MATEO MARTINIĆ

HISTORIA DE LA REGIÓN MAGALLÁNICA

TOMO I

EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD DE MAGALLANES

LIOTECA NACIONAL DE CHILE
ndo Chilena
9M/020-23
2004 C: 2 V1
01765
Biblioteca Nacional
1567902

Mateo Martinić Beroš

Nació en Punta Arenas, Magallanes, en 1931. Abogado e historiador, integra el cuerpo académico de la Universidad de Magallanes, donde ostenta la jerarquía de Profesor Titular, y dirige el Centro de Estudios del Hombre Austral, del Instituto de la Patagonia.

Su actividad como investigador e historiógrafo le ha merecido la membresía de la Academia Chilena de la Historia del Instituto de Chile y de otras entidades del género chilenas y extranjeras. En el año 2000 ganó el Premio Nacional de Historia y la Universidad de Magallanes le otorgó el grado de Doctor Honoris Causa.

Su fecunda producción historiográfica supera los cuatro centenares de títulos entre libros, monografías, ensayos, capítulos en libros y artículos en revistas y diarios. Entre sus obras pueden citarse PUNTA ARENAS EN SU PRIMER MEDIO SIGLO 1848 -1898 (1988), LOS AÓNIKENK HISTORIA Y CULTURA (1995), CARTOGRAFÍA MAGALLÁNICA 1523-1945 (1999), MENÉNDEZ Y BRAUN, PROHOMBRES PATAGÓNICOS (2002), DE LA TRAPANANDA AL AYSÉN (2005).

MATEO MARTINIC

Miembro correspondiente
de la Academia Chilena de la Historia
del Instituto de Chile

HISTORIA DE LA REGION MAGALLANICA

Tomo I

EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD DE MAGALLANES
PUNTA ARENAS
2006

ES PROPIEDAD
© Mateo Martinic Beros

Inscripción Nº 78.887 - Registro de la Propiedad Intelectual

I.S.B.N. 956-7189-25-0 Obra completa
956-7189-26-9 Tomo I
956-7189-27-7 Tomo II
956-7189-28-5 Tomo III
956-7189-29-3 Tomo IV

Ninguna parte del texto ni los mapas protegidos por el derecho de autor arriba mencionado pueden ser reproducidos o utilizados en cualquier forma, sea electrónica, mecánica o fotoquímica, sin el permiso previo del autor.

Diseño cubiertas: Pamela Ojeda y el Autor

Impreso en Chile
La Prensa Austral Ltda.
Waldo Seguel 636 - Punta Arenas - Magallanes
2006

A mi esposa

A la memoria de mis padres

CONTENIDO

Tomo I

Prólogo 11
Prólogo a la segunda edición 15

Introducción
La Magallania: el marco geográfico y el medio físico del acontecer histórico 19

Primera Parte

ORIGENES Y CONOCIMIENTO GEOGRAFICO (Circa 11000 a.C.-1840) 33

I. *La aparición de la vida y su evolución a lo largo de doce milenios* 35

1. Las condiciones paleoambientales 35
2. Amanecer de humanidad en Magallania 45
3. El gran cambio 62
4. La edad del guanaco 68
   La restauración de la vida 68
   El dominio del medio marítimo 72
   La dispersión de las comunidades cazadoras 79
5. Los aborígenes históricos 88
   Aónikenk: los hijos de Elal 88
   Kawéskar: vagabundos del mar 95
   Sélknam: cazadores de Karukinká 105
   Yámana: los habitantes del confín del mundo 116
6. La población indígena en los comienzos del siglo XVI 126

II. *El hallazgo del territorio para el conocimiento de Occidente* 131

1. La Europa del siglo XV y la expansión del conocimiento geográfico 131
   Circunstancias motivadoras de los cambios de la vida y cultura de Occidente 131
   El Nuevo Mundo y la rivalidad hispano-lusitana por el control de las especias 133

Aproximaciones al meridión 135
2. La empresa descubridora 139
Los hombres del destino: Magalhais, Faleiro, Haro 139
Los conocimientos cartográficos de Magalhais 141
La Armada de Molucas 142
El viaje descubridor 145
Hallazgo y navegación descubridora del estrecho de Todos los Santos 146
Descubrimiento de Chile por el sur 156
La primera noción territorial y su expresión cartográfica 157
3. La determinación jurisdiccional 159
Los viajes postmagallánicos y las primeras concesiones jurisdiccionales (1525-1540) 159
Viajes de descubrimiento y reconocimiento desde el Pacífico: la incorporación del territorio a la Nueva Extremadura o Reino de Chile 167

III. *La trágica aventura colonizadora de España en el Estrecho* 189

1. Una penetración extraña y sus consecuencias 189
2. Expedición exploratoria de Pedro Sarmiento de Gamboa 193
3. Organización de la expedición destinada a poblar y fortificar el estrecho de Magallanes 198
4. Condición jurídica de la Gobernación del Estrecho de Magallanes 200
5. El Reino de Jesús 203
Primera aproximación al Estrecho 203
Arribo definitivo al Estrecho 205
Fundación de la Ciudad del Nombre de Jesús 209
La expedición de Sarmiento a lo largo del litoral 213
La navegación de Juan Juárez 216
La Ciudad del Rey Don Felipe 217
Lo que aconteció en Nombre de Jesús desde la marcha de Sarmiento hasta el abandono de la población 221
La triste historia de la gente que pobló la Ciudad del Rey Don Felipe 223
Los últimos españoles del Estrecho 226
Repercusión extraterritorial de los sucesos del Estrecho y epílogo del proyecto colonizador 229
6. El paso de nuevos corsarios 232

IV. *Por el interior y la periferia: el conocimiento progresivo de la geografía magallánica durante el siglo XVII* 240

1. El ciclo de travesías holandesas (y un intermedio hispano) y sus consecuencias 240
2. Travesías misteriosas y navegantes solitarios 249
3. Primera navegación científica por el estrecho de Magallanes 253
4. El mito de la Ciudad Encantada 259
5. La preocupación magallánica de la Gobernación de Chile 264

Inquietud por el paso de filibusteros 268
Actividades misionales entre los indígenas patagónicos y de búsqueda de los Césares 269
La pesquisa de presencia extraña 273
6. El estado del conocimiento geográfico territorial al concluir el siglo XVII 276
La imagen literaria 276
La imagen cartográfica 280

V. *Las navegaciones del siglo XVIII: el gran adelanto en el conocimiento geográfico y científico de la Región Magallánica* *291*

1. Navegantes franceses en el mar magallánico (1695-1724) 291
La expedición de Gennes 291
La Compañía Real del Mar del Sur 292
Un proyecto fallido de colonización misional en el Estrecho 295
Mercantes y contrabandistas 297
2. Sospechosas travesías ocasionales y un naufragio que se hizo célebre 299
3. Los viajes científicos 305
4. Decadencia y fin de los mitos y leyendas 312
5. El encuentro de dos culturas. Consecuencias de los contactos y relaciones entre aborígenes y europeos 313
6. Las navegaciones atlánticas menores 318
7. Actividades jurisdiccionales y misionales: la preocupación chilena 322
Vigilancia de las costas magallánicas 322
La misión de los caucahues 328
Una curiosa confusión jurisdiccional 334
8. Expresión del conocimiento geográfico al finalizar el siglo XVIII 338

VI. *El movimiento marítimo de la primera mitad del siglo XIX. Cazadores, hidrógrafos, científicos y mercantes devienen precursores de la penetración colonizadora* *343*

1. Incursiones de balleneros y loberos: el inicio de la explotación económica del territorio 343
2. Las expediciones hidrográficas británicas (1826-1834) 346
Expedición del capitán Phillip Parker King (1826-1830) 346
Expedición del capitán Henry Foster (1828-1829) 351
Expedición del comandante Robert Fitz Roy (1833-1834) 351
3. Las postreras exploraciones del período 355
4. Las primeras travesías mercantes por el estrecho de Magallanes y sus consecuencias 356
5. El paso de los primeros vapores y su trascendencia 366
6. El término de un período histórico 368

Fuentes de Consulta 371

Prólogo

Hace treinta años cabales nos introdujimos tímidamente en el proceloso mar de la historiografía, sin barruntar cuál habría de ser el resultado de esa aventura intelectual que hoy apreciamos con satisfacción. Por cierto, ha sido una tarea ardua, acometida con pasión y creciente interés, en la medida que profundizábamos y ampliábamos el conocimiento sobre el pasado meridional, lo que nos permitió dominar de manera sistemática aspectos que yacían en la penumbra o se ocultaban en la oscuridad de los repositorios, para abordar subsecuentemente su relación y divulgación. Fruto preciado de esta preocupación ha sido una gran cantidad de comunicaciones escritas -que se aproxima a los tres centenares- en forma de artículos, estudios monográficos y libros.

Al cabo de un cuarto de siglo de trabajo sostenido, advertimos que había llegado el momento de asumir una empresa de mayor envergadura, totalizadora, que permitiera integrar en forma coherente y orgánica la suma del acervo histórico conocido y, de esa forma, ofrecer a Magallanes una obra historiográfica lo más completa y actualizada posible, que entre varios otros aspectos de provecho contribuyera a la autoestima de sus habitantes, y a reforzar su identidad y singularidad entre las regiones chilenas y americanas. Tras un lustro de dedicación creemos sinceramente haber conseguido ese objetivo con la obra que ofrecemos a la consideración de los lectores.

La Historia de la Región Magallánica *está basada en las obras monográficas preexistentes, tanto nuestras como de otros autores; también en informaciones de diarios y revistas, mapas y memorias, y además en una investigación documental y revisión exhaustiva de las fuentes conocidas e inéditas, en archivos públicos y privados, a fin de llenar los vacíos e insuficiencias que advertíamos en el conocimiento específico. Por último y no menos importante, se han considerado nuestras vivencias personales en lo que corresponde a la secuencia histórica contemporánea. Interesante y novedosa ha sido la incorporación de toda la valiosa información referida a la prehistoria, debida a las investigaciones*

y estudios de numerosos especialistas, desarrollados principalmente desde 1950 hasta el presente. Con todo lo satisfactorio que ello resultaba desde el punto de vista histórico, consideramos indispensable su complementación con otros aspectos indispensables como son el geográfico descriptivo, el ambiental y el económico para obtener una visión integral sobre el fenómeno humano en el territorio a lo largo del tiempo. Así, en suma, la obra cumple con todos los requerimientos que tuvimos en vista al momento de su concepción: entregar una visión integradora, orgánica, coherente, actualizada, completa y sistematizada del acontecer histórico magallánico, con una perspectiva valorizadora amplia, moderna y renovadora. No obstante ello y el esfuerzo por presentar el contenido con la objetividad necesaria, el trabajo es perfectible. Corresponderá a otros estudiosos en el futuro su revisión y mejora. El texto se complementa con el agregado de mapas explicativos y también con tres índices, onomástico, geográfico y temático, con el objeto de facilitar la consulta de la obra.

De este modo se ofrece una crónica extensa de la aventura del hombre en las tierras meridionales de América. Es un trayecto temporal largo, larguísimo, iniciado muy atrás remontando milenios, hurgando casi a tientas entre las brumas del tiempo del poblamiento primigenio y proseguido en panorámico recorrido hasta nuestros días, a través del conocimiento de una secuencia de sucesos que han dado singularidad y carácter a la presencia humana. Al concluir la lectura habrá de convenirse en que la historia conocida resulta estimulante, aun apasionante por momentos, y en todo caso aleccionadora al poner de manifiesto la capacidad adaptativa y la fuerza creativa del hombre que han permitido superar sus propias mezquindades y limitaciones, y las adversidades de un ambiente natural marginal y severo. Con sus avatares y altibajos ha sido y es un acontecer honroso que dignifica a la especie y permite avizorar confiadamente el tiempo por venir.

Expresamos nuestro reconocimiento al Instituto de la Patagonia, hasta 1985, y a la Universidad de Magallanes, a partir de entonces, por el respaldo y comprensión brindados a nuestro quehacer investigador e historiográfico, circunstancia que ha permitido disponer de un medio físico y humano que ha facilitado la fatigosa pero gratificante labor. También al Fondo Nacional de Ciencia y Tecnología (FONDECYT) por el patrocinio que permitió el desarrollo del proyecto y por el financiamiento parcial para la publicación de la presente obra.

Nuestro agradecimiento es especial para con los distintos colegas que sirvieron de corresponsales en la búsqueda de antecedentes en archivos y repositorios de España, Francia, Italia, Alemania, Holanda, Inglaterra, Argentina y Estados Unidos de América, sin cuya bondadosa y estimable colaboración el trabajo final no habría alcanzado el buen nivel que le atribuimos. Asimismo, para con aquellos académicos que nos asistieron con la lectura crítica en lo tocante a aspectos

especializados del contenido y amablemente nos formularon observaciones y sugerencias encaminadas a la mejor exposición de las correspondientes materias.

Estamos ciertos de que con esta obra la Región de Magallanes y el país, como la comunidad toda, disponen de un instrumento interesante, valioso y de provecho para las actividades docentes, de investigación y para la información cultural general.

Así pues, sin más preámbulos y explicaciones, libramos al conocimiento y al juicio benevolente de los lectores la crónica de la aventura humana en el meridión americano a lo largo de trece milenios.

Mateo Martinic B.

Punta Arenas, marzo de 1992.

Prólogo a la segunda edición

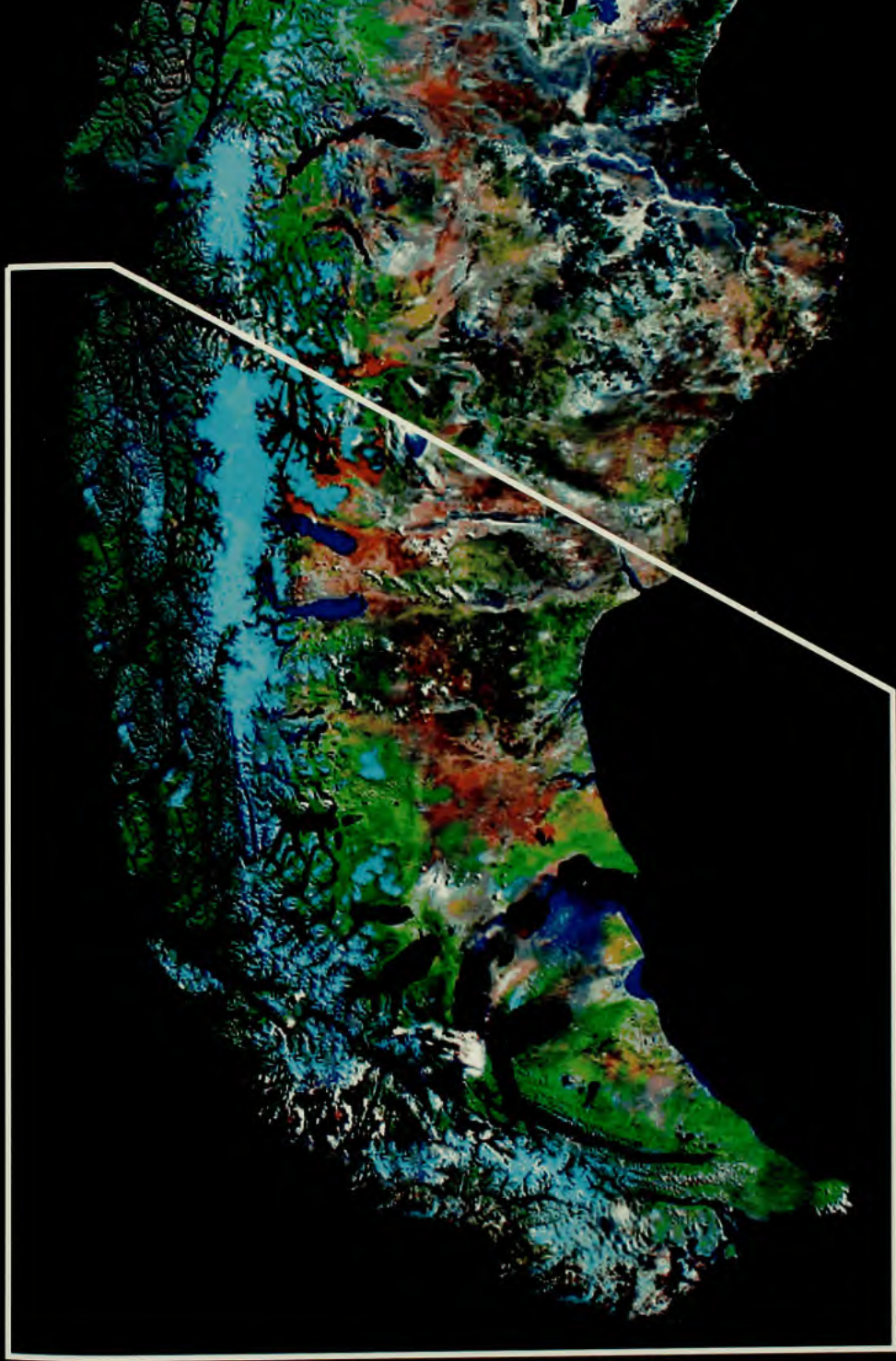
A tres lustros de haber dado por concluida la obra y a trece años de la primera edición, una vez agotada la misma nos ha parecido necesario dar a luz una segunda edición, debidamente revisada y aumentada.

Lo primero, porque el adelanto del conocimiento histórico a través de nuevas investigaciones, los aportes de ciencias auxiliares de la Historia y el dominio de otros antecedentes sobre diversas materias que interesan a la obra, han permitido mejorar tanto como ha sido posible la información general y particular contenida en ella, todo recogido y procesado con el rigor que caracteriza nuestros trabajos, para entregar un texto de historia de la mayor calidad y veracidad, para mejor provecho de los lectores. Lo segundo, porque habiéndose dado término la vez anterior a la relación de los sucesos históricos con la suscripción del Tratado de Paz y Amistad de 1984 entre Chile y Argentina, se ha juzgado de interés extenderla hasta completar el siglo XX. De ese modo hemos agregado lo acontecido durante los tres lustros finales de la centuria en lo tocante a la evolución social y cultural, y al desenvolvimiento de la economía regional, entre otros aspectos. De igual manera se ha complementado la exposición referida al origen y evolución de las controversias de límites con la República Argentina, con la inclusión de la cuestión del Campo de Hielo Patagónico Sur hasta el acuerdo Frei-Menem de 1998. Por fin, algunos cambios formales introducidos en esta edición permiten mejorar la presentación y la manualidad de la obra.

Así entonces, la HISTORIA DE LA REGION MAGALLANICA, *en su versión revisada y aumentada, podrá servir a cabalidad los fines de información cultural y los de su uso como texto fundamental para fines de estudio y docencia que se tuvieron en consideración al tiempo de su preparación. Esperamos, pues, confiados que esta segunda edición tendrá la misma favorable acogida que los lectores le brindaron a la entrega original.*

El Autor

Punta Arenas, julio de 2005



Macro región austral americana en imagen fotográfica LANSAT.
En recuadro el territorio histórico de Magallania.

Macro Región Austral Americana
Referencias geográficas y políticas
REGION DE AYSEN
Golfo de Penas
ARGENTINA
PROVINCIA DE SANTA CRUZ
CHILE
REGION DE MAGALLANES
OCEANO ATLANTICO
OCEANO PACIFICO
Bahía San Julián
Río Gallegos
Pta. Dungeness
Cabo Espíritu Santo
Punta Arenas
PCIA. DE TIERRA DEL FUEGO
Ushuaia
Isla Navarino
Isla de los Estados
Cabo de Hornos
Islas Wollaston
Islas Diego Ramírez
Isla Dawson
Isla Riesco
Tierra del Fuego
Bahía San Sebastián
Bahía Inútil
Río Grande
Penins. de Brunswick
Penins. Brecknock
I. Hoste
Bahía Nassau
Estr. de Le Maire
Estrecho de Magallanes
Cabo Pilar
Isla Desolación
Bahía Salvación
I. Diego de Almagro
Estr. Nelson
Estr. Trinidad
Archip. M. de Dios
Isla Wellington
Río Baker
L. O'Higgins
L. San Martín
L. Viedma
Río Shehuen o Chalía
Río Chico
Río Santa Cruz
L. Argentino
Río Coyle
Río Gallegos
Río Chico
L. Sarmiento
L. Toro
S. Ult. Esperanza
Penins. M. Sarmiento
Seno Skyring
Seno Otway
Isla Sta. Inés
HIELO
47º
49º
51º
53º
55º
73º
71º
67º
LIMITE INTERNACIONAL
LIMITE INTERREGIONAL
DIVISORIA APROXIMADA DE VERTIENTES ANDINAS
MAGALLANIA: (Territorio Histórico)

La Magallania: el marco geográfico y el medio físico del acontecer histórico

La vasta región terminal del continente americano -Patagonia austral y Tierra del Fuego- asumió prácticamente desde el tiempo mismo de su revelación para el conocimiento científico, una particularización geográfica distintiva de las áreas inmediatamente vecinas situadas hacia el septentrión en una y otra banda de la cordillera de los Andes.

Ocurrido el arribo de los primeros observadores foráneos, bien se aproximaran por el lado del Atlántico, bien por el del Pacífico, éstos percibieron una cierta individualidad en el territorio meridional de que se trata, una vez que se cruzaba -de norte a sur- la latitud de la bahía de San Julián, o mejor del estuario del río Santa Cruz, por la parte oriental, y el golfo de Penas por la parte del occidente. Así entonces, entre otros nombres, pasaron a llamarlo más comúnmente *Patagonum Regio* o *Terra Gigantum*, esto es, el solar de aquellos indígenas que primero fueron advertidos y con los que trataron los descubridores. Esta denominación, que así singularizaba aquella noción, no demoró en recibir la consagración cartográfica, como temprana patente de legitimidad geográfica. Sobre este territorio se enfocó por largo tiempo el interés de las potencias europeas y, por lo tanto, respecto del mismo se proyectaron emprendimientos de variado género, algunos de los cuales concluyeron tristemente, circunstancia que aun así le añadió mayor notoriedad.

Pero, además de las razones históricas, hay otros hechos caracterizadores que hacen consistente la individualidad territorial que interesa. Está de partida el fundamento etnográfico, pues en el ámbito mencionado habitaron con exclusividad diversos pueblos aborígenes: tales, los aónikenk, en la porción oriental, entre el río Santa Cruz y el estrecho de Magallanes, el Atlántico y la precordillera; los sélknam y mánnekenk, en la isla grande fueguina al norte de la cadena andina; los yámana, en el islario meridional de la Tierra del Fuego; y los kawéskar en el extenso piélago occidental

que flanquea el territorio desde el golfo de Penas hasta el paso Brecknock. La vida natural, asimismo, aporta características que muestran una marcada diferenciación específica, particularmente manifiesta en la flora de la sección patagónica occidental y algo más tenue en la fauna, y que, en todo caso, revelan una identidad biológica propia; inclusive el clima, en general, asume un rigor tipificador al meridión de los límites boreales atribuidos a la región.

Con ello creemos disponer de los elementos necesarios como para justificar y definir, para los efectos de esta obra, al vasto territorio terminal de América, comprendiéndolo *grosso modo* por el norte entre el golfo de Penas (paralelo 47° 30' S) y el estuario del río Santa Cruz (50° S), unidos diagonalmente por una línea formada por el fiordo Baker y el sistema fluvio-lacustre de los ríos Pascua, lago O'Higgins-San Martín, ríos Chalía, Chico y Santa Cruz, por el norte, y el cabo de Hornos por el sur, como una unidad histórico-geográfica para cuya identificación reivindicamos el digno topónimo unificador tempranamente impuesto en homenaje al gran descubridor lusitano, variándolo a *MAGALLANIA*.

El vasto espacio así delimitado redondea una superficie de 250.000 kilómetros cuadrados que al presente es compartida soberanamente entre Chile, dos tercios, y Argentina, el tercio restante, en virtud de acuerdos sobre los que se da cuenta en la obra. La actual Región de Magallanes se extiende ocupando el 55% del territorio histórico (132.033,5 km^2).

Los rasgos morfológicos definitorios del territorio y consecuentemente del paisaje magallánico: el archipiélago occidental, la cordillera patagónico-fueguina, la depresión lacustre-marina, la precordillera oriental y las planicies atlánticas, se fueron insinuando desde fines del Terciario (Plioceno), aproximadamente 1.800.000 años atrás, y quedaron definidos en términos actuales durante el prolongado período geológico del Cuaternario, más propiamente en el tiempo final del Pleistoceno. Esta configuración hubo de ser determinante para la vida natural, primero, y humana, después, al permitir la formación de variados ecosistemas que condicionaron la adaptación y evolución de las distintas formas conocidas en tiempos históricos.

Una descripción fisiográfica somera del territorio, de occidente a oriente, se inicia con el extenso distrito archipielágico que corre a lo largo de toda la región, desde el golfo de Penas hasta el Atlántico sur, con un desarrollo general al oeste y sur de la gran cadena patagónico-fueguina, y que constituye el rasgo tipificador del flanco occidental magallánico. Este distrito fue el territorio natural de los aborígenes marinos y, también el área por el que transcurrieron muchas de las primeras y azarosas navegaciones descubridoras y exploradoras.

Orográficamente considerada es un área conformada por tierras abruptas en tal grado, que de ellas está virtualmente ausente toda expresión física de llanura por tratarse de terrenos quebrados, cuya elevación media ha de situarse entre los 200 y los 300 metros sobre el nivel del mar. Esta circunstancia tiene explicación geológica en el hundimiento de la masa terrestre correspondiente, quedando los antiguos valles y zonas bajas cubiertos por las aguas. De allí su expresión fisiográfica archipielágica donde la hidrografía resulta determinante.

El sistema marítimo está formado por canales y estrechos, por fiordos y bahías. Aquéllos como puede suponerse son innumerables, correspondiendo mencionar desde

luego al estrecho de Magallanes (mitad occidental), por razón de primacía histórica -es el accidente fundacional de la geografía magallánica- y su trascendencia como eje de la ocupación, colonización y desarrollo de la región; por fin, en atención a su importancia para la navegación interoceánica y para las comunicaciones interiores. Es del caso agregar que el Estrecho, en su sección occidental de que se trata, se desarrolla sobre una extensa falla geológica de dirección general NO-SE, asociada directamente con la tectónica regional.

Asimismo corresponde citar al canal Beagle, afamado por la condición de frontera marítima internacional que inviste en parte de su curso, que intercomunica las aguas de los océanos Atlántico y Pacífico sur. También los estrechos Trinidad y Nelson, que unen las aguas del último océano con las interiores patagónicas.

Entre los canales más importantes deben mencionarse aquellos que por continuidad integran las rutas tradicionales de navegación entre el estrecho de Magallanes y el golfo de Penas, como son los nombrados Smyth, Collingwood, Sarmiento, Inocentes, Concepción, Ancho, Grappler y Messier; y el sistema Magdalena-Cockburn-Brecknock-Ballenero-Pomar, que intercomunica al Estrecho con el Beagle. Otros pasos que merecen referencia son los canales Adalberto, Fallos, Ladrillero, Picton, Pitt, Unión, Abra, Bárbara, Gajardo, Jerónimo, Fitz Roy, Gabriel, Cascada, Whiteside, O'Brien, Murray y Richmond, entre muchísimas vías que transcurren a través de la miríada de islas del gran archipiélago occidental. He aquí enunciado parte del laberinto por el que tantos navegantes se internaron a lo largo de los siglos, muchas veces a tientas e inútilmente, buscando inhallables rumbos australes.

Otra forma de la hidrografía marítima está dada por los fiordos excavados por los hielos pleistocénicos, que por lo común están asociados con la orografía del sistema andino. En el sector patagónico (norte del estrecho de Magallanes) cabe nombrar entre otros al Baker, Calén, Bernardo, Témpano, Eyre, Exmouth, Falcon, Ringdove, Penguin, Europa, Peel, Calvo y de las Montañas. En el correspondiente a Tierra del Fuego se mencionan los fiordos Keats, De Agostini, Contralmirante Martínez, Brookes, Parry y Almirantazgo, que se abren sobre la vertiente boreal de la península Brecknock, y Océano, Searle, Ventisquero y Garibaldi, entre los que lo hacen en la vertiente austral de la misma. De igual modo corresponde señalar algunos fiordos que se sitúan en grandes islas como el Ponsonby (Hoste), Nevado (Santa Inés) y Ventisquero (Wellington).

Bahías propiamente tales, que en algunos casos se conocen como golfos, son las nombradas Salvación, Xaultegüa, Otway, Cook, Nassau, Windhond y Oglander, que entre muchas se sitúan sobre la vasta banda occidental-sudoccidental-sur del territorio magallánico.

La conformación hidrográfica de la extensa porción territorial de que se trata, ha dado origen al complejo archipielágico integrado por una gran cantidad de islas de todo tamaño y por algunas penínsulas. Este enorme conjunto insular que se desarrolla a lo largo de más de ocho grados geográficos (47° 30'-56° S), tradicionalmente ha sido dividido por el estrecho de Magallanes, distinguiéndose el archipiélago patagónico hacia el norte y el fueguino hacia el sur. En este caso es posible subdistinguir grupos como el archipiélago fueguino occidental, conformado por las grandes islas Desolación, Santa Inés, Clarence, Capitán Aracena, Dawson y otras menores; el archipiélago austral de

la Tierra del Fuego, que incluye entre otras las islas Stewart, Londonderry, O'Brien, Gordon, Hoste, Navarino y sus menores vecinas del oriente, y el grupo particular de las islas Wollaston, también conocido como archipiélago del Cabo de Hornos.

Entre las islas del archipiélago patagónico merecen mención, por su tamaño, Wellington, Esmeralda, Madre de Dios, Campana, Duque de York, Hanover, Chatham, Jorge Montt, Rennell, Prat y Serrano. Los grupos más conocidos son las Guayaneco, en el norte, y el archipiélago de la Reina Adelaida en el sur. Por fin, el sistema hidrográfico occidental y sudoccidental origina varias penínsulas, entre otras Wilcock, Staines, Muñoz Gamero, Córdova y Brecknock.

El segundo gran distrito orográfico es el conjunto conformado por los Andes Patagónicos y Fueguinos, extenso cordón montañoso que se inicia al sur del fiordo Calén y se desarrolla con orientación norte-sur a lo largo de cuatro grados geográficos hasta sobrepasar el paralelo 52°, donde su continuidad es interrumpida por numerosos accidentes hidrográficos, emergiendo subsistemas cordilleranos locales en la península Muñoz Gamero e isla Riesco y cumbres aisladas en la península de Brunswick y en las islas Santa Inés, Clarence y Capitán Aracena. A partir del canal Magdalena, ahora con rumbo occidente-oriente, la cadena andina se desarrolla extensa asumiendo los nombres de cordillera Darwin o Andes Fueguinos hasta perder altura en la península Mitre, término oriental de la Tierra del Fuego. Aislados o derivando del extenso cordón cordillerano descrito, se encuentran la sierra Baguales (parte occidental) y el macizo del Paine, en Ultima Esperanza; los Alpes Fueguinos, en la isla Hoste, y los montes Codrington, en Navarino. Las elevaciones cimeras, así como la altura media de la cordillera patagónico-fueguina señalan un descenso progresivo de norte a sur. Los picos más elevados del septentrión superan los 3.000 metros de altura (Lautaro, 3.380 m, Fitz Roy, 3.405 m, Bertrand, 3.270 m y Paine Grande, 3.050 m, entre varios), en tanto que la elevación media es del orden de los 2.000 metros. En la Tierra del Fuego la elevación promedio desciende a los 1.500-1.800 metros, y las cumbres más altas escasamente se empinan sobre los 2.300 metros (montes Sarmiento, Luis de Saboya, Darwin e Italia).

En el sistema andino de que se trata persisten formaciones de hielo perpetuas, relictos de la última época glacial, cuyo mayor desarrollo se produjo antes de 20.000 años atrás. Estos campos de hielo permanente se ubican en la parte sur de la península Muñoz Gamero, en la isla Santa Inés, en la sección occidental de los Andes Fueguinos y particularmente en el sector denominado Hielo Patagónico Sur, situado entre los 48° 15' y 51° 40' de latitud sur y los meridianos 73° 05' y 73° 50' oeste. Este distrito altoandino, al que se considera un subsistema especial de la cordillera, está formado por una elevada meseta glacial cuya altura promedia los 1.500 metros y que posee una superficie de aproximadamente 14.000 kilómetros cuadrados. Básicamente, consiste en un colosal relleno de las cuencas intermontanas, que da forma a un gran campo glacial alimentado continuamente por precipitaciones nivosas, del que se generan por proceso de desborde los glaciares o ríos de hielo que caen por las distintas vertientes del extenso campo, la mayoría de los cuales se encuentran en una fase recesiva. Entre los más importantes deben mencionarse el Jorge Montt, Greve, Pío XI, O'Higgins, Viedma, Upsala, Moreno, Europa, Asia, Amalia, Grey y Tyndall. Del *plateau* glacial emergen las mayores montañas de la Magallania, entre las que se cuentan tres de los

cinco volcanes con actividad cuaternaria e incluso histórica (Lautaro, Burney, Cook) que hay en la región.

En la continuación descriptiva de la morfología magallánica cabe ocuparse del distrito formado por la faja precordillerana oriental, en la que alternan depresiones lacustre-marinas y tierras emergidas. El origen de aquéllas, que ponen el rasgo determinante, está en el fenómeno de los hielos del Cuaternario, cuyo peso enorme provocó hundimientos en la corteza terrestre, generando cuencas que fueron progresivamente ocupadas por las aguas provenientes del derretimiento de los glaciares, originándose un sistema de lagos andinos hasta los 51° 30' de latitud, seguido hacia el sur por otro de espejos marinos o mares interiores, la sección central del estrecho de Magallanes y la gran bahía Inútil de la Tierra del Fuego. Entre los lagos andinos deben mencionarse los mayores O'Higgins-San Martín[1], el Viedma y el Argentino, y los menores Sarmiento y del Toro. Las cuencas marinas interiores son las formadas por el golfo Almirante Montt y su red de fiordos y canales tributarios (Ultima Esperanza, Worseley, Obstrucción y otros), y los mares de Skyring y Otway. Esta hidrografía determina la existencia de las grandes penínsulas del oriente andino: Antonio Varas, Muñoz Gamero (parte nororiental) y Brunswick (base histórica del poblamiento magallánico y el distrito socio-económico más importante hasta el presente), y la isla Riesco. Esta particular característica geográfica, por otra parte, facilita la accesibilidad a las tierras comarcanas y zonas de *hinterland* correspondientes, de manera tal que en lo que respecta al sector centro-oriental del territorio, ningún punto dista excesivamente del litoral marítimo, circunstancia que explica su ocupación colonizadora.

Considerada desde el punto de vista del relieve de las tierras emergentes, la precordillera oriental es una faja de anchura variable (60/70 kilómetros), adosada al gran arco cordillerano a lo largo de aproximadamente 600 kilómetros. En general se trata de una zona donde predominan las serranías ya más elevadas y abruptas, dejando entre sí espacios comúnmente angostos (cañadones) y aun, como es el caso de Ultima Esperanza, excepcionalmente tierras bajas. Su accesibilidad es, naturalmente, más limitada y dificultosa, circunstancia que está dada más por lo abrupto de las formas orográficas, que en algunos casos asumen características cordilleranas, que por la altura. Esta promedia los 500 metros sobre el nivel del mar, pero hay formaciones aisladas que superan los 1.000 y 1.500 metros de elevación.

Entre sus accidentes característicos se cuentan, entre otras, las sierras de los Baguales, Contreras, del Toro, del Cazador, Rogers y Dorotea; Ballena, Castillo, Jorge Montt, Señoret, Arturo Prat, Rotunda y Chilena, en el distrito de Ultima Esperanza. Además, las cordilleras Vidal y Pinto en el occidente de la zona central del territorio; cordillera Riesco, en la isla homónima, montes Brecknock y otros en la península de Brunswick; y serranías de Cameron y Vicuña en la isla grande de Tierra del Fuego. Las tierras bajas de este sistema se concentran en la zona de Ultima Esperanza (Llanuras de Diana y valles fluviales de los ríos Don Guillermo, de las Chinas y Vizcachas, entre otros); en los valles de río Turbio y superior de Gallegos; en el litoral del mar de Skyring, en la parte nororiental de la isla Riesco; en la sección septentrional de la península de Brunswick y en la cuenca hidrográfica del río Grande en la isla fueguina.

En la precordillera oriental se dan bajo muchos respectos las condiciones más favorables para la vida humana y para el desarrollo de algunas actividades económicas.

Allí el clima asume un carácter más moderado, lo que favorece la existencia de bosques y campos de pastoreo, circunstancia que a su vez permite concentrar el grueso de la crianza bovina y toda la explotación maderera de la región, del mismo modo que es la zona más favorecida y aprovechada para el turismo debido a sus atractivos paisajísticos y a su vida silvestre.

Finalmente, en la secuencia morfológica regional, se encuentra el extenso distrito de las planicies de Fuego-Patagonia, también individualizado como zona esteparia por su formación vegetal característica. Este distrito, junto con el vecino de la precordillera integran la vertiente oriental-boreal andina que históricamente conforma el territorio ocupado de manera permanente por el hombre moderno y que abarca una superficie aproximada de 100.000 kilómetros cuadrados. El mismo se encuentra cortado por la sección oriental del estrecho de Magallanes, en cuyo litoral se abren las conocidas bahías Peckett, Oazy, San Gregorio y Posesión, entre otras, por el lado patagónico, y Gente Grande, Felipe y Lomas por el fueguino, teatros de tantas actividades históricas y recientes.

El distrito estepario posee un relieve poco acusado formado por llanuras, lomadas y mesetas, que por lo mismo tiene plena accesibilidad. Su elevación media no supera los 100 metros sobre el nivel del mar. Geológicamente su origen se encuentra en la acción de los hielos pleistocénicos sobre terrenos de formación terciaria. El sistema admite una subdivisión entre las tierras bajas, propiamente las llanuras patagónico-fueguinas -pampas tradicionales-, y las mesetas o áreas mesetiformes. Las primeras están representadas particularmente en la parte de Patagonia por los extensos valles y terrenos altos que se extienden aproximadamente desde el paralelo 51° hasta el estrecho de Magallanes, del Atlántico hasta la línea de los bosques; y en la Tierra del Fuego, por los campos de sus secciones norte y central, desde la bahía Inútil hasta la latitud aproximada del río del Fuego en el litoral oceánico. El subsistema mesetiforme asume su mejor expresión en la sección norcentral del territorio, en el distrito interlacustre y entre los ríos Chalía y Santa Cruz, del mismo modo que al sur de este río entre los meridianos 71° y 71° 30' oeste, con alturas culminantes en las mesetas de las Vizcachas y Latorre. En la parte austral del río Gallegos las expresiones mesetiformes y algunas serranías se desarrollan aisladamente. Entre ellas pueden mencionarse los cerros de Palomares, de las Leoneras y de San Gregorio, en Patagonia, y los Altos de Boquerón y las sierras Balmaceda y Carmen Sylva, en la gran isla fueguina. Por fin, entre el valle del Gallegos y la sección oriental del estrecho de Magallanes, en la vecindad de la frontera chileno-argentina, se desarrolla un área singular conformada por conos, simas y campos de lava, relicto geológico de la antigua actividad orogénica terciaria y cuaternaria de esta parte del continente.

Asimismo, en este distrito estepario tiene desarrollo el sistema hídrico terrestre más importante de la región conformado por los ríos Chalía y Chico, el caudaloso Santa Cruz, el Coyle y el Gallegos, sus flujos tributarios y otros cursos menores, en la parte continental; y en la Tierra del Fuego los ríos Chico o Carmen Sylva y Grande, con sus afluentes y una cantidad de arroyos que se vierten bien al Atlántico, bien al Estrecho.

En cuanto al resto de la hidrografía terrestre de la vertiente oriental andina de la Magallania, se trata por lo común de sistemas fluviales de trayecto breve y escaso

caudal. Hacen excepción por la importancia y desarrollo de sus cuencas el importante río Serrano, en el distrito de Ultima Esperanza, y en el distrito boreal del Baker los tres grandes ríos que confluyen en el fiordo homónimo, el Pascua, el Bravo y el caudaloso Baker, que conforman una formidable reserva hidroenergética.

La morfología, en especial sus características orográficas, es fundamental para explicar la climatología y consecuentemente la distribución de la vida natural del territorio, pero también los tipos de tiempo regionales (situaciones meteorológicas) que tradicionalmente han sido, como son, uno de los rasgos más acusados en la geografía magallánica.

En su variedad fisiográfica la región meridional de América ofrece un mosaico meteorológico condicionado por el relieve, circunstancia que da origen a distintos climas. Los Andes Patagónico-Fueguinos constituyen el accidente orográfico determinante, pues la gran cadena montañosa actúa como una barrera colosal que retiene en las secciones occidental y sudoccidental de su vertiente, toda la carga de humedad que traen los vientos del ámbito oceánico austral y antártico, dejando pasar hacia el este y el norte, en su caso, a las masas de aire prácticamente secas debido al recalentamiento producido en el descenso de sotavento, fenómeno conocido como efecto de Foehn.

Siguiendo la clasificación de Köppen, en la vertiente occidental-sudoccidental del territorio hay dos climas, el *templado frío con gran humedad* y el de *tundra isotérmico*. Aquél reina sobre el sector comprendido entre el golfo de Penas y los 51° S, aproximadamente, desde el litoral hasta el pie de la cordillera. El segundo domina todo el resto del vasto sector occidental-sudoccidental-sur hasta el cabo de Hornos. Ambos, según Zamora y Santana, poseen características similares: precipitaciones abundantes (2.000-5.000 o más mm al año); una cobertura nubosa permanente cerrada, humedad elevada, homogeneidad térmica y la acción constante de los vientos del oeste y sudoeste[2].

La diferencia de temperatura corre entre 2° y 10° C. El sector situado al norte del estrecho de Magallanes presenta una temperatura media anual que oscila entre 7° y 8° C, en tanto que al sur de ese canal, esto es, en la sección sudoccidental fueguina, la media térmica es de 5,5° C. Las precipitaciones son abundantísimas y constantes en el territorio occidental, lo que hace del mismo uno de los distritos más lluviosos del planeta. La pluviometría supera en promedio los 2.000 mm anuales, alcanzando registros muy superiores en áreas como el archipiélago Madre de Dios (isla Guarello), donde se han medido hasta 8.500 mm anuales. El viento se presenta de manera permanente con gran fuerza en el litoral oceánico y con moderación en el interior del archipiélago, como característica general.

Las condiciones descritas, amén de otras peculiaridades fisiográficas permiten entender el carácter bravío y severo del ambiente occidental para la vida humana permanente, excepción hecha de los aborígenes kawéskar y yámana, quienes como sus antepasados prehistóricos, consiguieron adaptarse a un medio hostil como pocos. El hombre moderno ha estado de paso, salvo en algunos enclaves como son el campamento minero de Guarello, el poblado de Puerto Edén y los faros habitados de la Armada de Chile. Sólo en los últimos años, al cabo de casi siglo y medio de iniciada la ocupación colonizadora de la Magallania, la presencia humana ha comenzado a

asumir características de frecuencia a través de operaciones pesqueras y turísticas.

Un tercer tipo climático, el de *hielo por efectos de altura*, señorea sobre toda la extensa faja andina y las cumbres extraandinas que sobrepasan los 800 metros de elevación, y se caracteriza por la precipitación nivosa, las temperaturas glaciales y los vientos huracanados.

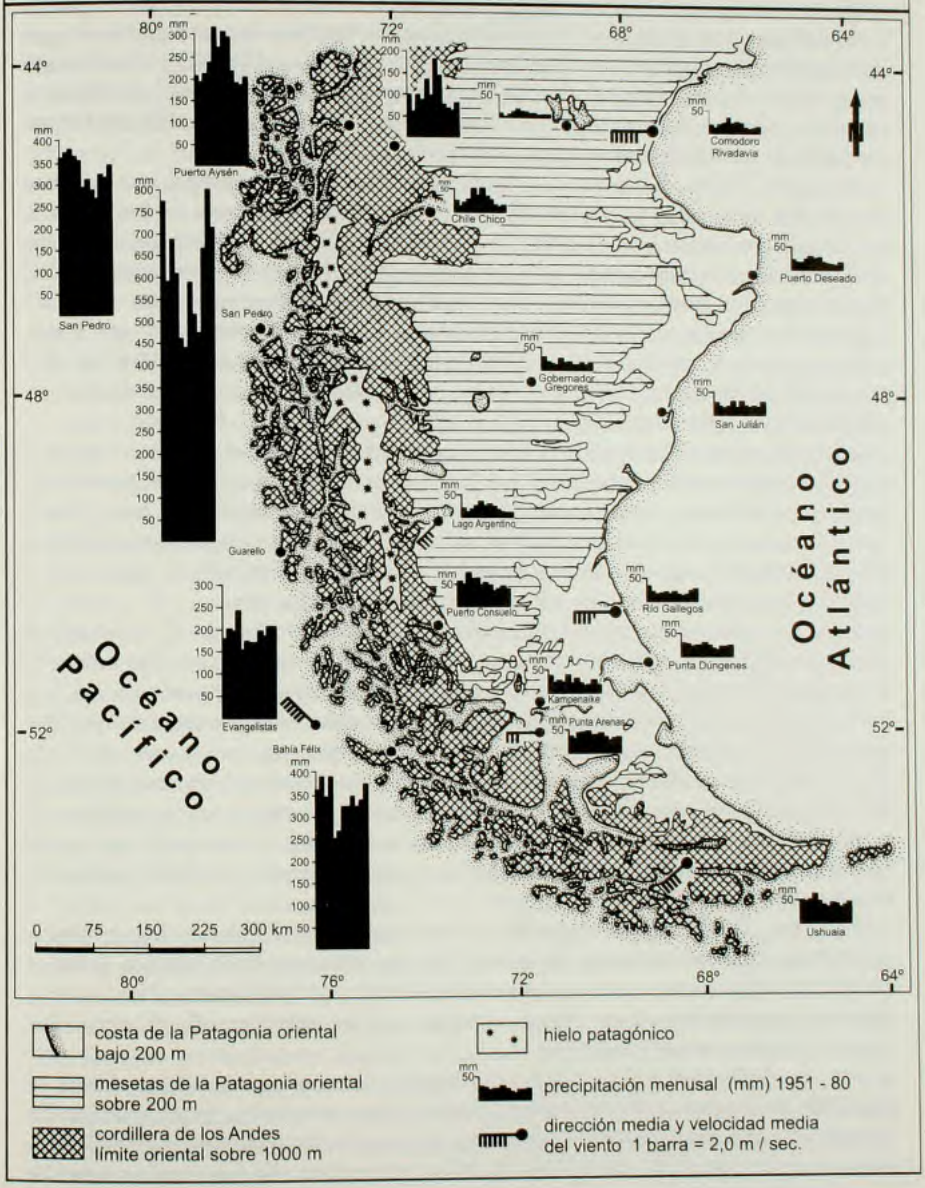
En la vertiente oriental, en la zona de precordillera, domina el *clima trasandino con degeneración esteparia*, de carácter transicional, definido por la disminución en las precipitaciones, que se registran en un rango que va desde 1.500 mm en el borde del arco andino patagónico-fueguino, hasta 400 mm en el límite entre la cordillera y las tierras bajas, en un régimen pluvial moderado y uniforme. Punta Arenas y Puerto Natales, situados en este sector climático, tienen promedios anuales de precipitaciones de 430 mm y 450 mm, respectivamente. Las temperaturas presentan valores entre 3° y 7° como promedio anual, variando la media del mes más frío entre -1° y 1° C, en tanto que la media del mes más caluroso se da entre 6° y 12° C. En verano la temperatura aumenta según se desciende en latitud y se aleja del mar, circunstancia que permite que zonas del interior, desde Ultima Esperanza hacia el norte, alcancen niveles más elevados. Otra característica de este clima es la frecuencia de los vientos, con predominancia de aquellos del cuadrante oeste-sudoeste. Este meteoro ejerce además una acción refrescante en los meses de primavera y verano, época de mayor actividad eólica.

En el extenso distrito de las tierras bajas del oriente domina el *clima de estepa fría*. Se caracteriza por una variación térmica estacional muy acentuada, una pluviometría relativamente baja en promedio (aproximadamente 300 mm anuales) y el desarrollo de vientos con intensidad moderada a fuerte. La pluviometría decrece de oeste al este y del sur al norte, presentando gradientes muy acusados en la precordillera. Este clima presenta condiciones continentales, aunque poco marcadas en el interior y marítimas en la costa. En zonas del interior del distrito la temperatura media del mes más frío (julio) permanece habitualmente bajo 0° C, en tanto que en el litoral del Estrecho y aguas interiores y en la costa atlántica las temperaturas se sitúan sobre dicho nivel. El rango de variación se señala por su amplitud tierra adentro pues corre alrededor de -20° C en invierno hasta los 30° C en la estación estival. En las costas la variación térmica se restringe, mostrando menor diferencia entre las temperaturas del mes más frío con las del mes más cálido. La rigurosidad de este tipo climático se constata por la frecuencia y fuerza de los vientos, rasgo ingrato que caracteriza la parte habitada permanentemente por el hombre, que inclusive en ocasiones asume formas huracanadas que sorprenden y abruman a los extraños como ocurriera con los navegantes en los siglos del descubrimiento y de las exploraciones, que debieron enfrentar fortísimas galernas al penetrar y navegar por el estrecho de Magallanes. Estas bravas experiencias marineras acuñaron desde entonces expresiones que se harían famosas universalmente: los "cuarenta bramadores" o los "cincuenta furiosos" (*roaring forties* o *furious fifties*), en referencia a las latitudes en que se hacen más notorias las fuerzas eólicas.

Pero más que los climas, son las situaciones meteorológicas las que tipifican la variabilidad ambiental magallánica. De acuerdo a estudios recientes, la circunstancia más determinante para el efecto es la que surge de la relación que se da entre la

Características orográficas y pluviométricas de la región austral de América

(Tomado de Endlicher y Santana, 1988)



Antártica, la región austral de América y la superficie oceánica intermedia (océano Antártico-océano Pacífico sur). El aire frío que se genera en la enorme masa de hielo de aquel continente se incorpora de forma incesante al fenómeno ciclónico y a través de la circulación de vientos del oeste, en constante movimiento, alcanza al continente americano influyendo sobre sus climas y tiempos.

Contribuye a su incidencia como factor climático decisivo, la circunstancia de que dicha circulación raramente es bloqueada por el anticiclón del Pacífico, cuyas masas de aire proceden del noroeste, lo que hace que por lo común imperen condiciones climáticas alóctonas (provenientes del exterior), que se caracterizan por la inestabilidad permanente que otorgan al régimen de tiempos.

Según Endlicher y Santana, los más comunes e importantes de éstos son los *tipos de tiempos del oeste*, típicos del verano y que ocasionan el paso de frentes fríos con chubascos frecuentes[3]. También se dan los *tiempos del noroeste*, responsables de precipitaciones abundantes, pues incluyen masas de aire marítimo-tropical. De igual manera los *tiempos del suroeste*, donde predomina la componente marítima subpolar, por lo que son los menos agradables para la vida humana tanto en verano como en invierno, pues los vientos fríos producen bajas sensaciones térmicas. En zonas del interior del territorio, en la parte oriental, suelen darse heladas fuertes en condiciones de cielo despejado.

Excepcionales son los *tiempos del este*, que proceden desde el Atlántico sur y son propios del invierno. Se caracterizan por la ausencia de vientos fuertes, la generación de brumas y lloviznas y su breve duración, no mayor de tres a cuatro días, lapso tras el que retorna la circulación del oeste. Más raros todavía son los *tiempos con gradiente barométrico débil*, que se dan cuando la alta subtropical se encuentra más al norte que lo normal. Hay ausencia de frentes y se producen lluvias débiles.

En las ocasiones en que se produce el bloqueo de la circulación del oeste por el anticiclón del Pacífico, adquieren vigencia las condiciones autóctonas y se dan entonces las raras condiciones de estabilidad y buen tiempo que suelen contentar con razón a los habitantes, definitivamente disconformes con la variabilidad climática dominante, aunque ello no significa la ausencia de vientos. Es el tiempo conocido como *cuña de alta presión*, que produce el desvío de las bajas subpolares hacia el noroeste y el oeste lejos del continente americano. Cuando esta situación se prolonga excepcionalmente por varias semanas concurren como circunstancias negativas la fuerza del viento y la ausencia o escasez de lluvias y se generan los estados de sequía que afectan tanto a la vida humana como animal.

En suma, en la región magallánica predomina la variabilidad meteorológica con fuerte influencia antártica, lo que en general es causa de los típicos tiempos sin grandes diferencias, nunca excesivamente fríos y más bien frescos. En el verano impera la inestabilidad, tanto que en ocasiones es proverbial aquello de darse "las cuatro estaciones en un mismo día".

Las particularidades fisiográficas y climáticas conocidas han determinado el establecimiento y desarrollo de la vida vegetal a lo largo de milenios, de acuerdo con las condiciones ambientales propias para cada sección o distrito de la región magallánica. De ese modo, con el botánico Edmundo Pisano identificamos tres amplias áreas de vegetación de occidente a oriente: *zonas higrófita, tropófita y xerófita*[4].

La primera corresponde a la vegetación propia de las condiciones ambientales de gran humedad -la típica pluviselva austral- de la vertiente occidental del territorio, y las zonas fronterizas o de contacto entre aquélla y la vertiente oriental. Se caracteriza por el predominio del bosque siempre verde y por la existencia de turbales. Se distinguen en ella varias provincias bióticas: El *Bosque Patagónico Mixto*, presente en la sección septentrional, circunstancia que lo hace partícipe de las condiciones de vegetación y florísticas de la Patagonia centro-occidental, esto es, con mayor variedad específica y mejor desarrollo. Las especies características son coigüe, canelo, mañío, tepú, roble de Chiloé y tineo, entre las arbóreas, y el huinque y sauco cimarrón entre las arbustivas. El *Bosque Patagónico Perennifolio*, se ubica entre aquella provincia y el estrecho de Magallanes. Sus especies típicas son el coigüe, con carácter dominante, el ciprés de los canales y el canelo. Entre las menores se cuentan el coicopihue, murtilla, chaura, fucsia, michay, calafate y parrilla, asimismo helechos, algunos de gran desarrollo. El *Bosque Fueguino Perennifolio*, situado en la parte austral del Estrecho, con características de vegetación y florísticas semejantes a las del bosque patagónico perennifolio, aunque empobrecido en cantidad y variedad. La *Tundra Magallánica*, es una provincia de amplia extensión geográfica, aunque discontinua, sobre todo la zona occidental-sudoccidental de la región, presente también en las áreas de mayor humedad de la vertiente oriental, se desarrolla en los sectores más lluviosos teniendo como especie caracterizadora al musgo *Sphagnum magellanicum*. Otras dos provincias como son el *Desierto Andino* y la *Gramíneo-turbosa subantártica*, son propias de condiciones ambientales más rigurosas y extremas, aquélla en territorios altomontanos y ésta en áreas periféricas del litoral oceánico.

La zona tropófita comprende la vegetación desarrollada en ambientes más favorables de la faja precordillerana oriental. En ella se distinguen el *Bosque Magallánico Deciduo*, el *Monte de Ñire* y el *Matorral Xerófito Pre-andino*. El primero es la formación vegetal de mayor importancia económica de la región por su especie arbórea dominante: la lenga (*Nothofagus pumilio*), el recurso más explotado en la actividad forestal. Se encuentran presentes asimismo el coigüe y el canelo; en las zonas de mayor humedad, la leñadura y el ñire. Entre los arbustos son comunes el calafate, michay, parrilla, romerillo y, excepcionalmente, la fucsia. El monte de ñire conforma la expresión de vegetación intermedia entre la formación descrita y la estepa patagónica. Su aspecto es el de una comunidad de parque, esto es, bosques y espacios abiertos, circunstancias que hace de la misma un hábitat preferido para la fauna. La especie caracterizadora es el ñire (*Nothofagus antarctica*), a la que acompañan especies arbóreo-arbustivas como la leñadura y el ciruelillo y matorrales como el calafate, siete camisas y romerillo. En cuanto al matorral xerófito pre-andino, se trata de una formación que se manifiesta en los terrenos más secos del distrito interlacustre, cuyas especies más características son la mata barrosa, neneo macho y siete camisas, asociadas con calafates, leñaduras, ciruelillos y ñires.

La zona xerófita corresponde a la vegetación propia de las tierras bajas del oriente del territorio, donde, debido a las características ambientales, asume la forma esteparia distintiva, constituida exclusivamente por expresiones herbáceas y matorrales. En esta provincia biótica es típica la comunidad *Estepa Patagónica*, constituida por diversas especies de pastos conocidos comúnmente con el nombre de coirón y que desde el

cuarto final del siglo XIX alimenta a millones de ovejas. Con estas hierbas se asocian arbustos tales como el romerillo, mata negra, mata verde, paramela y calafate, especies que alcanzan mayor densidad y extensión superficial en sectores medioambientales más húmedos, configurándose así la comunidad vegetal conocida como *Matorral Mesofítico*.

En lo tocante a la vida animal, la región meridional americana, dadas sus peculiaridades morfológicas y climáticas, tanto en lo que se refiere al ámbito terrestre como al marino interior y al ámbito oceánico circundante, posee expresiones de riqueza y variedad de importancia, que inclusive le otorgan el carácter virtual de reserva biótica a extensos sectores de su territorio.

La vida animal terrestre y marina (aguas interiores) no obstante la natural movilidad de sus especies, está condicionada por circunstancias medioambientales (fisiográficas, climáticas y vegetales), lo que da origen a diversos hábitats característicos que se agrupan principalmente en dos grandes biomas, como son el archipielágico en el occidente y el estepario en el oriente. El medio oceánico extracontinental posee asimismo una variada y rica biomasa diferenciada entre los ámbitos atlántico y pacífico.

De entre las especies típicas de la región magallánica corresponde mencionar a los pinnípedos, principalmente lobos de mar de uno y dos pelos, abundantísimos antaño y ogaño en los roquerios del abrupto frente oceánico occidental-sudoccidental; asimismo delfines, ballenas y pingüinos de distintas especies. La avifauna es igualmente abundante y muy variada, y se manifiesta en todos los ambientes, destacando cóndores y águilas entre las rapaces mayores; el clásico avestruz patagónico que caracteriza a las especies del ámbito estepario, cisnes de cuello negro, flamencos y distintos anátidos, amén de casi incontables especies menores que animan la tierra y las aguas en todas las estaciones, pero en especial durante la primavera y el verano australes. Los mamíferos típicos son el huemul, especie de carácter relictual, puma, guanaco, zorros y gatos silvestres, además de mustélidos y roedores. Las aguas marinas son ricas en distintas especies de peces, crustáceos y mariscos, fuente alimentaria de los pueblos canoeros y recurso de permanente significación económica.

La combinación de los elementos fisiográficos y de la vida silvestre ha generado en el territorio magallánico expresiones paisajísticas de gran belleza y magnificencia, tenidas incluso en algunos casos como excepcionales. Así, el complejo físico-biológico conforma un recurso ciertamente valioso cuanto inagotable, que inspira sentimientos de agrado y brinda solaz al ser humano en aquellas áreas más expresivas de su vigor plástico y vital, lo que, además, hace del mismo una fuente de aprovechamiento económico de beneficio social. Aunque las expresiones del esplendor natural están presentes por doquiera a lo largo y ancho de la Magallania, se concentran en especial sobre áreas de la precordillera oriental y boreal, y en el distrito de los Andes Patagónicos y Fueguinos, como en zonas de los canales occidentales y sudoccidentales. La conjunción de atributos de toda especie, el vigor telúrico, como la variedad y riqueza de la vida silvestre en esos sectores privilegiados ha sido razón de temprano asombro y admiración para los habitantes y visitantes foráneos, y causa suficiente para su preservación en forma de parques nacionales, reservas forestales y santuarios y monumentos naturales. De este modo la región posee en su doble jurisdicción nacional actual un total de doce parques nacionales, un parque marítimo y seis

reservas forestales, amén de varios monumentos y santuarios, entre los que destacan por su magnificencia los parques "Torres del Paine", "Los Glaciares" y "Alberto M. De Agostini", de justificado renombre en el turismo mundial.

Finalmente, para completar la visión sinóptica de la geografía magallánica, cabe mencionar que sus principales recursos naturales no renovables se ubican en la extensa vertiente oriental. Así, la cuenca carbonífera se desarrolla a modo de gigantesca medialuna en la zona precordillerana, relativamente paralela al eje andino, desde la sierra Baguales por el norte hasta la Tierra del Fuego. Sus principales yacimientos afloran en los sectores de sierra Dorotea (Ultima Esperanza), Río Verde, isla Riesco y península de Brunswick. En cuanto a los hidrocarburos, los mismos integran la cuenca sedimentaria austral existente en el subsuelo continental en el área periatlántica y bajo el distrito oceánico adyacente. Los principales campos petrolíferos y gasíferos se ubican entre el río Gallegos y el estrecho de Magallanes, y en la zona nororiental de la Tierra del Fuego.

Notas

[1] Por tratarse de un depósito compartido entre Chile y Argentina se da la doble denominación, O'Higgins para la porción chilena, y San Martín, el topónimo original, para la argentina.

[2] "Características climáticas de la costa occidental en la Patagonia entre las latitudes 46° 40' y 56° 30' S", en *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 10, Punta Arenas, 1979.

[3] "El clima del sur de la Patagonia y sus aspectos ecológicos. Un siglo de mediciones climatológicas en Punta Arenas", en *Anales del Instituto de la Patagonia*, Cs. Nts., vol. 18, Punta Arenas, 1988.

[4] "Bosquejo fitogeográfico de Fuego-Patagonia", en *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12, Punta Arenas, 1981.

Primera Parte

ORIGENES Y CONOCIMIENTO GEOGRAFICO (Circa 11000 a.C. - 1840)

Que trata de la formación del ambiente natural y del principio y evolución del poblamiento aborigen; del arribo posterior de hombres extraños y de su interés por conocer y comprender a una geografía perturbada y bravía, a sus habitantes, animales y plantas

I. *La aparición de la vida y su evolución a lo largo de doce milenios*

1. Las condiciones paleoambientales

En el principio fue el hielo.

Sin haber alcanzado ni remotamente las proporciones caóticas del comienzo de los tiempos, el fenómeno glacial cuaternario configura de algún modo el inicio "cercano" que contribuyó a definir las formas de la geografía meridional de América sobre las que de manera coetánea y paulatina, en un prodigio de adaptación y evolución, fueron estableciéndose aquellas correspondientes a las manifestaciones vitales.

Circunstancias climáticas muy rigurosas que se habían desarrollado en el planeta desde hace aproximadamente tres y medio millones de años, provocaron un estadio prolongado de enfriamiento generalizado, que afectó de modo particular las latitudes más elevadas y que se manifestó en fenómenos de glaciación sucesivos, alternados con lapsos de mejoramiento térmico y deglaciación, haciendo de la colosal masa gélida que se depositó sobre los continentes -por obra de su peso y la fuerza abrasiva del movimiento glaciario- un poderoso y lento, pero eficaz factor perfilador de su fisiografía.

Cronológicamente, la mayor de las glaciaciones patagónicas tuvo ocurrencia entre 1.200.000 y 1.000.000 de años atrás, época que pudo corresponder a la máxima expansión del manto de hielo continental antártico. En su extensión regional la misma cubrió toda la Magallania, incluyendo un extenso sector oriental hoy día situado bajo el océano Atlántico, con la sola excepción del territorio nororiental en donde el avance del hielo no habría sobrepasado hacia el este mucho más allá del meridiano 71° O (morrenas de Cóndor Cliff).

Sin embargo, de su importancia y de las propias de fenómenos similares posteriores, interesan las correspondientes al denominado período Tardiglacial o Pleistoceno Tardío por cuanto resultaron determinantes para la fisiografía magallánica, en

particular para la formación del relieve territorial.

En efecto, la capacidad modeladora del hielo se advirtió en su acción determinante de la topografía que finalmente tendría el territorio en las vertientes de la cordillera de los Andes (formación orográfica originada en las fuerzas tectónicas desplegadas hasta fines del Plioceno). En los lados occidental y austral, la formidable acción glacial labraría valles profundos en una trama de rumbos originados en fallas y diaclasas preexistentes, cuya intersección daría forma mucho más tarde al extenso territorio archipielágico, al ser definitivamente invadidos por aguas oceánicas. En la vertiente oriental la faena modeladora se realizaría en buena parte sobre terrenos más blandos. En el sector de la precordillera, el peso descomunal y la fuerza erosiva del hielo acumulado durante varios millones de años, concurrió de modo decisivo a la formación de una depresión enorme que se desarrollaría como una gigantesca media luna paralela al eje andino patagónico-fueguino, en la que finalmente cobrarían expresión fisiográfica grandes cuencas lacustres y marinas. La acción glaciaria, asimismo, modeló el relieve del territorio adyacente hacia el oriente y el nororiente tanto allanando cimas y suavizando formas, como rellenando valles y depresiones con materiales de acarreo u originando extensos sistemas morrénicos, a través de los cuales los flujos de desagüe glacial se abrieron paso labrando lagos y cauces fluviales.

Las glaciaciones pleistocénicas tardías de que se trata fueron cuatro, y se desarrollaron en sus fases de avance durante un lapso que se extendió entre antes de 56.000 y 16.000 o quizá hasta 13/12.000 años atrás, aproximadamente, correspondiendo al período denominado Llanquihue, fenómeno correlacionado con otros semejantes de los hemisferios sur y norte (Wurm o Weichsel de Europa, y Wisconsin de Norteamérica). Se distinguieron de las precedentes en que asumieron más definitivamente expresiones de carácter lobular en vez de una gran cobertura continua de tipo mesético. El geólogo Carl Caldenius denominó a sus distintas fases inicioglacial, daniglacial, gotiglacial y finiglacial, sobre la base de las analogías que entendió se daban con las glaciaciones ocurridas contemporáneamente en el Viejo Mundo, pero que estudios posteriores han demostrado fueron diferentes. La causa del prolongado fenómeno, en sus fases sucesivas de avance y recesión, en que las posteriores siempre tuvieron un carácter regresivo respecto de las anteriores, estuvo en los previos fenómenos de variación climática, de los regímenes térmicos en especial, con una tendencia constante hacia el mejoramiento.

Durante el lapso de que se trata las distintas fases glaciales cubrieron los flancos occidental y austral de la Magallania, en su perímetro actualmente conocido, pero, en lo tocante al flanco oriental, la cobertura glaciaria tuvo una extensión variable. Así, a lo menos desde el inicio del Pleistoceno y hasta mediados del mismo abarcó el extremo del continente y zonas situadas en el presente bajo el Atlántico, desde el valle del río Gallegos hacia el sur. El territorio ubicado en general al norte de ese curso y al naciente del meridiano 71° habría quedado libre de hielo.

No obstante las rigurosas condiciones climático-ambientales asociadas a la ocurrencia del fenómeno glacial, es un hecho que este distrito nororiental y su extensa área adyacente fue una especie de refugio donde se concentró tal vez el grueso de la vida animal, principalmente los mamíferos, que más tarde reocuparía los terrenos hacia el sur y el oeste según retrocedió el hielo. Otras reservas de vida animal, especialmente

de aves, y vegetal se dieron en sectores altomontanos, a manera de penínsulas o islas emergentes del glaciar circundante, y en ubicaciones septentrionales donde el enfriamiento del clima había creado condiciones adecuadas para su pervivencia. Se conjetura que entre los sectores deglaciados debieron contarse territorios elevados como la sierra Chilena y cordillera Pinto, los cerros de Palomares, las cumbres de San Gregorio y las serranías de Cameron en la Tierra del Fuego.

Las siguientes fases, desarrolladas durante el Pleistoceno Medio y Tardío, de progresiva menor cobertura espacial, como que la última no alcanzó hasta el oriente de la Tierra del Fuego, importan porque su mayor cuerpo glaciar avanzó y retrocedió por la gran depresión sobre la que más tarde cobraría expresión geográfica la sección oriental del estrecho de Magallanes, y cuyas manifestaciones han quedado en las formaciones morrénicas de la boca atlántica de dicho canal y especialmente en las que constituyeron la Primera Angostura. De igual modo, a esta glaciación debe atribuirse el labrado final de las tierras bajas del istmo fueguino y la cuenca de la laguna Blanca en Patagonia.

La última glaciación pleistocénica, la fase propiamente tardiglacial, habría alcanzado su máxima extensión hace unos 20.000 años, según se deduce de las observaciones realizadas y de los registros obtenidos en las morrenas de la segunda angostura del Estrecho.

Para entonces la cobertura glaciaria rellenaba la totalidad del flanco occidental magallánico, en una amplitud aproximada que iba entre el actual litoral oceánico del Pacífico y el meridiano 72° 30', cuya línea era sobrepasada por los glaciares que se desarrollaban sobre las cuencas de los lagos O'Higgins-San Martín, Viedma y Argentino. El flanco austral se mantenía cubierto de hielo, exceptuadas partes de las islas Hoste, Navarino y otras menores hacia el este y el sur. Los frentes glaciares nororiental y sudoriental habían mostrado una actividad moderada, pues su mayor receso, ocurrido frente al macizo del Paine, había sido del orden de medio centenar de kilómetros, y mucho menor en el sector fueguino.

Pero donde el proceso regresivo del hielo en el Pleistoceno Tardío se hizo más notorio, fue en la zona central-sur de la Magallania, entre los paralelos 52° y 54° S, de manera tal que hacia el decimosexto milenio de nuestra era se encontraban deglaciadas partes extensas de la Patagonia sudoriental, incluyendo la sección centro-norte de la península de Brunswick (entonces una isla separada del continente por el desagüe glaciario) y el noreste de la isla Riesco, así como casi todo el norte y las secciones central y oriental de la Tierra del Fuego. El fenómeno glacial expresó aquí su mayor dinamismo a través de cuatro grandes lóbulos glaciares, que habrían tenido un espesor que en partes pudo ser de varios centenares de metros, con desarrollo sobre las cuencas ocupadas por los actuales mares de Skyring y Otway, por la sección central del estrecho de Magallanes y la gran bahía Inútil. Dos lóbulos glaciares menores descendían hacia el este, flanqueando la sección oriental de los Andes Fueguinos, cubriendo las depresiones hoy ocupadas por el lago Fagnano y el canal Beagle. El foco emisor o generatriz más importante del sector debió situarse en la actual cordillera Darwin, y uno secundario habría estado entre la península Muñoz Gamero y la isla Santa Inés, sin solución de continuidad entre aquél y el más extenso ubicado hacia el septentrión.

Era explicable que así ocurriera, conjeturamos, pues en dicho sector el cordón andino presenta una menor altitud y abras mayores, característica orográfica que bien pudo favorecer la acción de meteoros como vientos y precipitaciones con una mayor acumulación de hielo y, consiguientemente, de volumen y carga, circunstancia que habría favorecido el desplazamiento de las lenguas glaciares durante las fases de avance. El receso asimismo se habría visto facilitado, además de las razones de mejoramiento térmico comunes a todo el territorio, por la existencia de grandes cuerpos de agua productos de la fusión.

Por otra parte, en algunos distritos periandinos, como el de Ultima Esperanza, entre las morrenas caracterizadoras del mayor avance glacial pleistocénico y el frente tardiglacial, se habían formado extensos depósitos lacustres como consecuencia del llenado de cuencas por las aguas del derretimiento del hielo. Un hecho semejante se dio en la depresión de la laguna Blanca.

Para completar el bosquejo paleogeográfico que se brinda, procede hacer notar que hace dieciocho milenios el área territorial de Magallanes excedía en mucho a la que hoy se conoce, pues las líneas de costa oceánica distaban de las actuales, en promedio, un centenar de kilómetros hacia el oriente y el sur, y entre 30 y 50 kilómetros hacia el occidente.

El acontecimiento geológico someramente descrito nos sitúa en el umbral de la historia humana del sur de América: estamos alrededor del año 14000 antes de Cristo. Procede, pues, hacer una descripción más particularizada del ambiente que caracterizó a los milenios inmediatamente precedentes al arribo de los primeros cazadores primitivos a la Magallania.

Es oportuno hacer una necesaria digresión para tributar un reconocimiento a los científicos que al cabo de varias décadas de observaciones y estudios mantenidos casi sin interrupción desde 1930 hasta nuestros días, han obtenido los antecedentes con los que es posible barruntar, a través de la bruma de los misterios, lo que fue el acontecer de la tierra y de la vida austral en tiempos remotos.

Aunque los estudios especializados, particularmente geológicos, se iniciaron a fines del siglo XIX, destacándose entre otras las contribuciones del sabio sueco Otto Nordenskjold, la tarea en cierto sentido fundacional fue asumida por su coterráneo Carl C. Caldenius, ya mencionado, a partir de la cuarta década del siglo XX. Este pudo establecer los rasgos definitorios de los procesos geológicos tardiglaciales para Patagonia y Tierra del Fuego, y determinar su antigüedad probable. Semejante trascendencia alcanzaron los estudios contemporáneos realizados por el geólogo finlandés Väinö Auer, referidos al vulcanismo cuaternario y a las formas y secuencias de la vida vegetal. Uno y otro consiguieron una amplia difusión para sus trabajos y resultados, con lo que, al promediar el siglo, se pudo disponer de una información básica preliminar sobre la historia geológica cuaternaria de la región meridional de América.

La revisión y complementación de sus investigaciones ha significado una tarea no menos meritoria, que fue iniciada y continuada a contar de los años de 1960 por el glaciólogo inglés John H. Mercer y por los palinólogos norteamericanos Calvin J. Heusser y Vera Markgraf, y posteriormente, además, por el geólogo Stephen C. Porter y el vulcanólogo Charles R. Stern, también norteamericanos, y por el geólogo

Jorge Rabassa, argentino, entre varios otros especialistas, cuyas contribuciones han resultado muy valiosas como para obtener una visión cada vez más aproximada respecto de los fenómenos geológicos, climáticos y vitales, así como sobre sus características y secuencias temporales, circunstancia que ha hecho -no obstante lo insuficiente de lo realizado- que la Patagonia y la Tierra del Fuego sean al presente unos de los territorios americanos con mayor información acumulada sobre su historia paleoambiental.

Sin embargo del carácter fragmentario de los antecedentes reunidos, es posible bosquejar a grandes rasgos, de manera preliminar, las características bioambientales que pudieron darse en la Magallania entre los años 14000 y 11000 antes de nuestra era, y que se basan esencialmente en información extraída del análisis de depósitos glaciales y pólenes fósiles.

Las condiciones climáticas, factor primordial para la comprensión de los procesos glacial y vital coetáneos, al parecer llegaron a su fase más rigurosa hacia el 16000

a.C., para iniciar un mejoramiento notorio en lo que hubo de ser la consecuencia de un fenómeno, que ha sido interpretado como el desplazamiento hacia los polos de las circulaciones subtropical y del oeste. A partir de entonces las características fueron de progresiva benignidad, con fluctuaciones, aunque más severas que las hoy conocidas. En general, la región meridional de América debió soportar al principio del período que interesa, temperaturas en promedio anual de cuatro a cinco grados por debajo del actual, pero las condiciones de humedad eran sectorialmente variables, caracterizándose así un clima frío, seco y ventoso[1].

Durante estos milenios, la vida vegetal favorecida por las mejores condiciones climáticas que paulatinamente se fueron dando, debió variar señalando la regresión de la tundra predominante en la época más fría y una expansión de los bosques de fagáceas hacia el 14000 a.C., en sectores como la península de Brunswick (Puerto del Hambre) y la isla Navarino (Puerto Williams). En general, de acuerdo con Pisano, las nuevas circunstancias ambientales permitieron el retorno de aquellas formas que se habían desplazado hacia el norte de la Patagonia, por ambas vertientes, fenómeno cuya duración habría de extenderse hasta el período hipsitermal[2].

El mejoramiento térmico y el aumento de los vientos aceleró la recesión glacial, circunstancia que debió ser más notoria en los frentes oriental y sudoriental, especialmente en el sector de los lóbulos mayores de Skyring y Otway, del Estrecho y Bahía Inútil. El glaciar del Estrecho sufrió una deglaciación más rápida que la de sus vecinos, permitiendo la formación de un enorme lago proglaciar, que ganaba superficie según su cabeza retrocedía, enfrentando aguas más profundas, circunstancia particular que habría favorecido su fractura y la emisión de témpanos.

En la época de que se trata, el frente del lóbulo del Estrecho, en su retroceso, había superado la latitud de la bahía de San Juan (Puerto del Hambre, aproximadamente 53° 40' S), y tal vez para entonces el lago proglaciar correspondiente y aquel de la bahía Inútil conformaban un solo gran depósito. Otros lagos proglaciares se habían formado por el deshielo de los lóbulos de Otway y Skyring, siendo probable que éste descargara sus aguas en aquél, el que a su vez vertía parte de su volumen hídrico en el del Estrecho a través de un canalizo situado en el istmo de Brunswick. Otro cuerpo lacustre de gran magnitud se había formado en el sector precordillerano situado entre las sierras Baguales, por el norte, y Chilena, por el sur, cuyas aguas, producto del derretimiento glacial cordillerano, se encontraban represadas por las morrenas de la glaciación gotiglacial. Su drenaje se efectuaba por cursos que fluían al este, a través de vertederos que con el correr de los milenios darían origen a los ríos Coyle y Gallegos. Por fin, habían otros depósitos proglaciares menores más hacia el norte, en las cuencas de los actuales lagos Argentino, Viedma y San Martín, cuya carga hídrica se aliviaba hacia el distante Atlántico por canalizos abiertos en los frentes morrénicos, inicio de los futuros cursos fluviales del Santa Cruz y del Chalía.

La tendencia de mejoramiento climático que se venía manifestando desde el 16000 a.C., debió interrumpirse transcurridos algunos milenios antes del 12000 a.C., época para la que se ha constatado un breve reavance glacial, que se hizo menos notorio en el lóbulo del Estrecho. Tras este intervalo frío que pudo durar más de un milenio, el clima tornó a las condiciones benignas inmediatamente precedentes y la deglaciación reanudó su proceso de manera al parecer más intensa.

El período que pasa a considerarse registró una actividad volcánica muy prolongada, cuyas evidencias se encuentran en depósitos de turba fósil en distintas partes del territorio oriental magallánico. Según los estudios de Stern, el principal foco eruptivo fue el volcán Reclus, ubicado en los Andes de Ultima Esperanza (51° 57' S 73° 35' O), que se mantuvo muy activo entre los 13000 y 10000 a.C., alcanzando la proyección eólica de sus cenizas hasta el distrito central fueguino, a 500 kilómetros de la caldera emisora[3]. Aunque desvinculado de otros fenómenos geológicos, no podría excluirse su relación de incidencia respecto de los de carácter biótico, por su influencia circunstancial sobre la vegetación y la vida animal y humana en áreas próximas a la fuente eruptiva.

Con el retorno de las condiciones climáticas más benignas, el receso glacial prosiguió con intensidad y rapidez, proceso que permitía paulatinamente, centuria tras centuria, liberar de hielo más y más porciones de territorio. Hacia el 13000 a.C. el cuerpo englaciado de la Magallania comprendía, de norte a sur, los extensos sectores andinos y ultraandinos del occidente y el sur, y se hallaba flanqueado por un rosario de espejos lacustres de variado tamaño, el más austral de los cuales ocupaba parte del actual canal Beagle, entre los meridianos de la isla Gable y de Ushuaia. Al parecer, para entonces el otrora compacto y continuo campo de hielo ya mostraba fisuras e incluso sectores deglaciados, como el valle del río Baker, lo que anunciaba su fragmentación a lo menos en dos vastos sectores andinos. El extenso territorio oriental se prolongaba por más de un centenar de kilómetros hacia el este, a gran distancia de la línea de costa histórica, y se desarrollaba sin interrupción de norte a sur, mostrando en su parte media dos depresiones por donde había pasado antaño el mayor glaciar pleistocénico, y que probablemente eran entonces sendos receptáculos que intermediaban la descarga hídrica del gran lago del Estrecho hacia el Atlántico. Pero ese ignoto vertedero parecía ser fácilmente franqueable y no devenía un obstáculo para el paso de la fauna, como no lo sería tampoco más tarde durante la dispersión territorial de los primeros humanos.

Durante el milenio que siguió al breve fenómeno de reavance glacial, el paisaje vegetal oriental apareció progresivamente dominado por las formas herbáceas en desmedro de las arbóreas que, a juzgar por los registros polínicos, demostraron retroceder, proceso que parece haberse dado de manera tal que en los sectores más fríos y marginales, periglaciares, imperaban las comunidades de tundra con presencia dominante de especies tales como murtilla (*Empetrum*) y cadillo (*Acaena*), en tanto que, según las condiciones ambientales mejoraban, había otros con comunidades de parque y de estepa hacia el norte y el nororiente. De acuerdo con los pólenes identificados, así como con las evidencias encontradas en excrementos de animales y en niveles arqueológicos, las formas específicas conocidas modernamente se hallaban establecidas desde milenios. Así, abundaban los *taxa* herbáceos como gramíneas (*Stipa* y *Festuca*), ciperáceas, umbeliferas, rubiáceas y compuestas. Entre los arbustivos se contaban especies como el calafate (*Berberis*), mata verde, mata amarilla, romerillo, murtilla y mata negra. Entre las formas arbóreas estaban las especies fagáceas características del sur de América (coigüe, lenga y ñire), y la leñadura (*Maytenus magellanica*), con distinto grado de representación y abundancia relativa según los factores edáficos, las características topográficas y las condiciones de humedad. Esto

en lo tocante al territorio del oriente y norte andino, porque en lo que se refiere a los sectores de ultracordillera en reciente proceso de deglaciación, todavía reducidos en superficie, los mismos se hallaban en colonización por varias de las formas conocidas y por otras como algunas coníferas, en especial hacia el extremo norte del archipiélago que paulatinamente se liberaba del hielo milenario.

Tornando al sector ultraandino oriental, se poseen algunos indicios que permiten conocer un tanto más aproximadamente la vida vegetal. Así, en la sección norte de la actual Tierra del Fuego, el registro polínico para la zona de Boquerón confirma la vigencia de un ambiente de tundra hacia el 12690 a.C., con predominancia de un pastizal de ciperáceas y ausencia de árboles[4]. El bosque, abierto o cerrado, se manifestaba más al sur, allende el litoral del lago proglaciar y en general del istmo fueguino, sobre las pendientes de la precordillera, tal vez ocupando un área más restringida que la masa forestal moderna. Ello se explica, según Markgraf, por el hecho de la vigencia de un clima todavía frío, que al favorecer el mantenimiento de la tundra, restringió la expansión arbórea.

El istmo fueguino debió ser en la época de que se trata (13000-10000 a.C.) un territorio llano, salpicado de lagunas y terrenos anegadizos y pantanosos, con una vegetación herbácea muy densa y variada, lo que pudo hacer del mismo un ambiente muy favorable para las aves y los mamíferos herbívoros. Es posible, conjeturamos, que semejantes condiciones ecológicas pudieran darse en la zona del puente terrestre de unión de la Tierra del Fuego con Patagonia, en las depresiones intermorrénicas.

Respecto del resto del territorio oriental de Magallania, cuya fisionomía plano-ondulada acusaba la determinante acción modeladora de los hielos, las condiciones climáticas frígidas y secas debieron hacer del mismo una subregión desértica fría con una biomasa empobrecida cualitativa y cuantitativamente, tal y como lo ha postulado Ochsenius[5]. Entonces, en un paisaje desolado de planicies y mesetas, barrido permanentemente por vientos del oeste y sudoeste cuya fuerza erosiva debió formar grandes extensiones de dunas de arena, la vegetación pudo ser pobre y escasa, del todo incapaz como para sustentar una población herbívora diferenciada de alguna importancia y, como consecuencia, de predatores. Tal vez, en esta hipótesis, pudieron exceptuarse los valles por donde escurrían las aguas del derrame glacilacustre, corrientes que, de cualquier modo, imaginamos menguadas e intermitentes, cual se advierte en el presente en el curso del río Coyle.

Hacia el occidente, en cambio, el panorama vegetal y fáunico debía ser más rico y variado. Aunque en general predominaba un ambiente de tundra con pastizales de gramíneas, ciperáceas y juncáceas, los sectores pedemontanos estaban poblados por bosques de coigües y matorrales, como ocurría en la zona del cerro Benítez (Ultima Esperanza). Allí, en las orillas orientales del gran lago glaciar debían abundar bajos anegadizos y pantanos pastosos. Hacia el sur alternaban paisajes de tundra, de bosques de coigüe y estepa en ambientes lacustres (laguna Blanca, lagos Skyring, Otway y del Estrecho). Otro tanto debía ocurrir hacia el norte, con una sierra Baguales parcialmente cubierta de parques de fagáceas, y en los territorios interlacustres.

La vida animal había conseguido establecerse desde muy antiguo en el suelo magallánico, adaptándose a las cambiantes condiciones ambientales, por lo común rigurosas. Extinguidas desde tiempo indeterminado las últimas formas propias del

período Pleistoceno (toxodondes, gliptodontes), que sin embargo habían conseguido sobrevivir en ambientes más favorables del centro y norte de la Patagonia, hacia el 12000 a.C., existía una variada gama vital cuya evidencia ha podido obtenerse principalmente en los asientos arqueológicos. Como en el caso de la flora, tanto pudo tratarse de especies que habían conseguido sobrevivir en medio de las severísimas condiciones ambientales del período glacial, como del retorno y recolonización de otros animales que se habían visto forzados a desplazarse hacia el norte de la Patagonia.

Siguiendo la hipótesis de la pobreza biológica en el territorio oriental y nororiental de la Magallania, la mejor manifestación de vida animal debió darse naturalmente en una amplia faja adosada a la línea de retroceso glaciar, de colonización más "reciente" en términos geológicos, particularmente en las zonas lacustres y en las tierras bajas pantanosas o semipantanosas, así como en los distritos boscosos.

La mejor información (única hasta el presente) sobre la variedad específica de la fauna tardiglacial procede de los yacimientos arqueológicos, básicamente de aquellos situados en los parajes del cerro Benítez y alrededores, en el valle del río Chico o Ciaike y vecindad, en el valle inferior del río Gallegos (Las Buitreras) y en el istmo fueguino (Tres Arroyos). De ello es posible inferir las características generales que pudo revestir la fauna hacia los años 12000-11000 antes de nuestra era.

Así, sabemos de la existencia de megafauna pleistocénica integrada por megamamíferos (más de 50 kilos de peso) y otras especies hoy extinguidas, además de representantes de la fauna moderna.

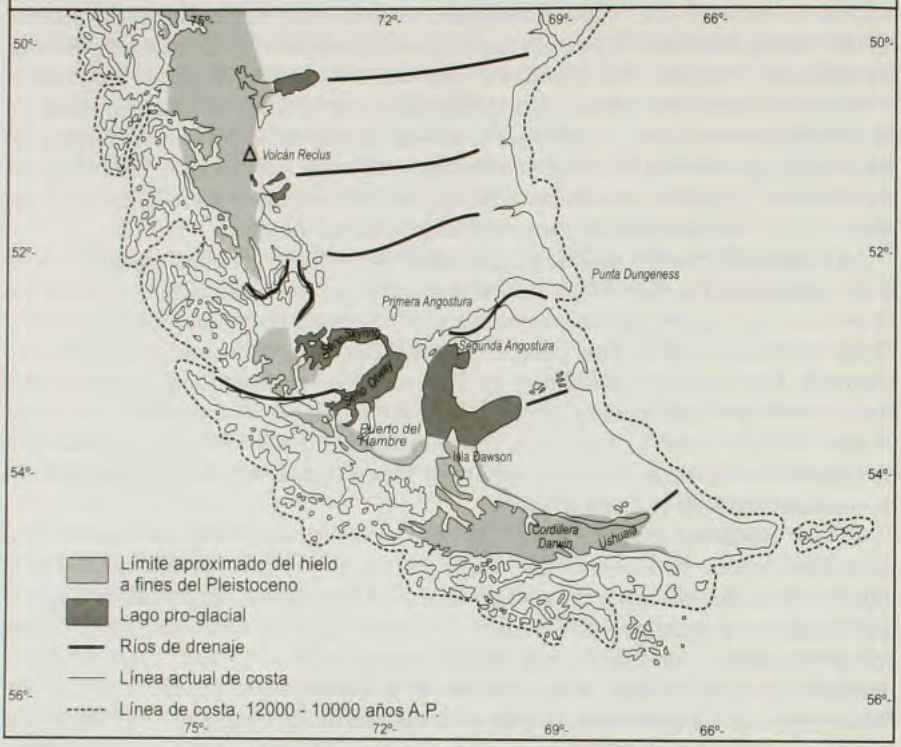
En un ambiente dominado por los matorrales y pastizales era natural que predominaran los herbívoros. Tal ocurría en efecto. El más característico era el milodón (*Mylodon darwini*), un gran gravígrado edentado que erguido podía superar una altura de tres metros. Bestia al parecer tranquila y pesada, poseía patas armadas con garras largas y gruesas, y una piel cubierta de pelos rojizos, en cuya dermis se distribuían huesecillos que en cierto modo la acorazaban y le brindaban protección frente a agresiones de los congéneres o de sus predatores naturales. Su hallazgo en las postrimerías del siglo XIX en una caverna de Ultima Esperanza, que cobraría fama mundial por tal circunstancia, marcó el inicio de los estudios paleontológicos en Magallanes. Su mayor antigüedad ha sido fechada radiocarbónicamente en trece y medio milenios antes del presente (A-1390: 13560 ± 190)[6].

Según se sabe, había varias clases de herbívoros mayores, como el *Machrauchenia patachonica*, una especie de gran tamaño del orden Litopterna, caracterizada por un largo cuello y una cabeza provista de una trompa corta, empleada quizá en el arranque de hojas de los árboles con que se habría alimentado. También existían especies menores, del orden Artiodactyla, aún insuficientemente determinadas: *Paleolama*, *Hemiauchenia* y *Lama gracilis*, y por fin, el bien conocido guanaco moderno (*Lama guanicoe*). Completaba el conjunto de herbívoros mayores otra especie de fauna actual, como es el huemul o ciervo andino (*Hippocamelus bisulcus*), y una o más especies del caballo primitivo, el *Onohippidion saldiasi*. Era este un robusto, peludo y vigoroso animal, de alzada baja y contextura semejante a la de un *pony* moderno, o mejor, al caballo de Przewalski.

De todas las especies mencionadas, las que tuvieron una mayor dispersión territorial fueron milodones, caballos y guanacos, pues sus restos han sido encontrados en

MAGALLANIA: Situación ambiental estimada para fines del Pleistoceno (12000 - 10000 A.P.)

(Tomado de Massone, 2005 y Mc Culloch *et al.* 1997)



distintos yacimientos desde Ultima Esperanza al valle inferior del Gallegos, y desde la costa del mar de Skyring hasta el istmo de la Tierra del Fuego, alcanzando los equinos una mayor abundancia relativa.

Las especies mencionadas, y posiblemente otras que aún nos son desconocidas, eran predadas por carnívoros como el tigre de los dientes de sable, descrito como *Smilodon populator*, animal de gran fuerza corporal, con una poderosa cabeza cuyas mandíbulas estaban armadas con cuatro colmillos enormes, en especial los superiores; también por la *Panthera onca mesembrina*, una especie de jaguar de tamaño semejante al de un león africano actual, uno y otra extinguidos en el período de transición entre el Pleistoceno Tardío y el Holoceno. También por el puma y otros félidos menores de la fauna moderna (gatos montés y pajero), y por varios cánidos mayores, entre ellos el descrito como *Dusicyon avus*. Para completar la mención de las especies carniceras del período de que se trata debe citarse al oso de las cavernas (*Arcthodus (Pararctotherium) pamparum*), tal vez de relativa menor abundancia que, al igual que *D. avus*, desapareció hace milenios. Había también otros predatores

menores, del género Mustelidae, tales como el chingue o zorrino, el quique y el huroncito modernos, que se alimentaban de roedores y aves pequeñas.

Entre las especies del orden Rodentia, se han identificado el coruro (*Ctenomys sp.*), varios ratones (géneros *Oryzomys*, *Akodon*, *Notiomys*, *Phyllotis*, *Auliscomys*, *Reithrodon*, *Euneomys*), y un roedor de apreciable tamaño (cf. *Megamys*), después extinguido.

El registro específico de las aves presentes durante el Pleistoceno Tardío ha resultado más dificultoso, debido a la estructura de los huesos. No obstante, se sabe de la presencia de aves mayores como el cóndor y el ñandú, discutiéndose la presencia del avestruz de las pampas (*Rhea americana*), cuyos restos han sido encontrados en la meseta central de Santa Cruz, al norte del río homónimo. La abundancia de huesos pequeños y medianos indeterminables, en los yacimientos arqueológicos, sugiere la existencia pleistocénica de una extensa variedad de especies paseriformes (pajarillos), anseriformes, rapaces y otras. En efecto, los zoólogos modernos estiman que es probable que virtualmente el ciento por ciento de la avifauna actual tenga vigencia desde tan remota edad geológica.

En este supuesto, es de imaginar cómo hubo de manifestarse la vida aviar en aquellos ambientes que le eran especialmente favorables, fueran éstos fluviales y lacustres, así como en pantanos y vegas, sin excluir por cierto los parques; junto a ella se justificaba la presencia de manadas de herbívoros y roedores, y el constante merodeo vigilante de carniceros y rapaces.

De tal modo, sin embargo del rigor climático, caracterizado según se ha visto por condiciones de tiempo frío y seco, aunque en progresivo mejoramiento, la vida natural debió prosperar en aquellos distritos más favorecidos, colonizando y dominando rápidamente las áreas que el hielo milenario liberaba progresivamente en su ya irreversible retroceso.

2. Amanecer de humanidad en Magallania

Había sido, en verdad, la culminación de una larga, larguísima marcha, la que hubo de darse al tiempo del arribo de los primeros seres humanos hasta el remate meridional del continente: de la Beringia a la Magallania, en un trayecto increíble de más de 20.000 kilómetros realizado durante uno o más milenios.

Haciendo abstracción de la cuestión que al presente enfrenta a los arqueólogos, en cuanto si el hombre arribó a América antes o después de 12.000 años atrás, el hecho cierto es que hace trece milenios, de manera comprobada, ya se encontraba por el lado del Pacífico conviviendo con mastodontes y caballos en las comarcas próximas al río Maullín, en Monteverde (Tx-4437:13030 ± 130 A.P.), y habitaba en la meseta central de Santa Cruz, por el lado atlántico, según evidencias culturales descubiertas en la cueva de Los Toldos (F.R.A.98:12650 ± 600 A.P.) y en el sitio Piedra Museo (AA-20125 (AMS): 12890 ± 90 A.P.)[7].

La reconstrucción de la vida humana prehistórica conforma una empresa académica apasionante, que desde hace unos sesenta años ha comprometido y compromete la

preocupación de numerosos especialistas. En lo que se refiere a la región austral americana, los estudios fundacionales que permitieron conocer la antigüedad probable y las características del poblamiento primigenio, así como la formulación de una cronología o periodificación inicial del fenómeno, fueron desarrollados por el eminente arqueólogo norteamericano Junius B. Bird, a partir de mediados de la década de 1930, luego de sus afamados trabajos de campo realizados en el valle del río Chico (Cuevas Fell y Pali Aike) y en la zona de la laguna Blanca (Cañadón de la Leona). Con bastante posterioridad, pasado el medio siglo, se efectuaron las investigaciones de los franceses Joseph Emperaire y Annette Laming, seguidos desde los años setenta hasta el presente por su compatriota Dominique Legoupil y por numerosos especialistas chilenos y argentinos, entre otros por Omar Ortiz-Troncoso, Mauricio Massone, Amalia Sanguinetti de Bórmida, Luis A. Borrero, Hugo Nami y Alfredo Prieto, con cuyas contribuciones se ha venido aclarando lenta y pacientemente, siquiera en parte mínima, el enigma de la humanidad original de la Magallania. En la fase de interpretación de los antecedentes obtenidos y su correlación con informaciones de las áreas patagónica y extrapatagónica, han destacado el investigador austríaco Osvaldo Menghin, el mencionado Borrero y Luis F. Bate, entre varios otros autores. En una eficaz, cuanto interesante colaboración interdisciplinaria, otros estudiosos han concurrido y concurren con sus aportes a la configuración de una visión comprensiva, integradora, cada vez más coherente, en lo tocante a la relación entre los hombres primitivos y el medio natural.

La complejidad del problema del poblamiento primigenio se plantea, de partida, en cuestiones tales como las de saber quiénes eran esos nuevos emigrantes, que venían a completar el ciclo vital en el escenario meridional, así como conocer de dónde procedían y qué los traía tan al sur del continente, y cómo era esta gente y cuál su forma de cultura.

La información reunida hasta el presente, referida al fenómeno humano universal y, particularmente, al acontecer de los grupos que se movieron durante el Pleistoceno hasta arribar y ocupar paulatinamente la totalidad de América, nos dice que los hombres que hacia el 11000 a.C. se movían por la región centro-oriental de la Patagonia, integraban una cultura de cazadores-recolectores que basaban su alimentación principalmente en los megamamíferos, en cuya búsqueda y captura habían marchado y contramarchado por distintos rumbos, aunque siempre desplazándose con una tendencia de avance hacia el sur, ocupando paulatinamente nuevos territorios, bien en plan de paso o de permanencia.

Para explicar la dinámica de dispersión y avance territorial acaecidos en el proceso del poblamiento continental, se han planteado hipótesis sobre saturación de espacios habitables, competencia intergrupal, agotamiento o disminución de recursos fáunicos o circunstancias de carácter climático. Es posible que en la causalidad del fenómeno de migración general norte-sur hayan concurrido varios de esos factores, más que uno exclusivamente, sin excluir por cierto la razón sicológica del mero afán de aventura propio de la especie humana, suerte de compulsión existencial que debió influir en grado difícil de calcular, pero no escaso, en las decisiones colectivas de que se trata.

Es así que, cualesquiera que hubieran sido sus motivaciones, aquellos cazadores primitivos habían venido aproximándose al umbral nororiental de la Magallania. No

había sido ni era, como tampoco el extenso recorrido precedente, una marcha a tontas y a locas, obra de la casualidad; por el contrario, debió ser un camino "inteligente", con cabal noción de orientación ambiental referida a la disponibilidad de recursos, sin embargo de penetrarse territorios absolutamente ignotos y con condiciones del entorno severas, especialmente en lo climático, inspirado por la tradición cultural, fruto de la experiencia histórica más que milenaria, condicionado, además, por un comportamiento de raíz atávica. De esa manera eludieron los distritos desérticos o semidesérticos del centro y del oriente, donde con seguridad podían o debían escasear aquellos elementos esenciales para su existencia como eran el agua, la leña combustible y los recursos alimentarios, y buscaron más bien cruzar el distrito proxiglacial en un proceso incesante de adaptación a los nuevos ambientes conocidos.

Las evidencias arqueológicas que se han venido encontrando en la precordillera oriental, entre los paralelos 46° 30' y 48° S, avalan la hipótesis de marcha. En efecto, se han descubierto hasta el presente varios yacimientos de interés situados sobre la presunta ruta: Cueva Grande del Arroyo Feo, Cueva de las Manos, Alero del Búho, Cerro de los Indios y Alero Cárdenas, en la zona del río Pinturas, todos de alta antigüedad de entre nueve y diez milenios antes del presente, lo que haría más consistente la hipótesis. A este respecto y otros que en adelante se consideran, debe tenerse presente que es muy difícil establecer si los sitios descubiertos han sido precisamente los primeros, esto es los más antiguos, pero sí, como es el caso, resulta más fácil comprobar que son "de los primeros", dada la correlación cultural que se da entre los mismos y otros sitios cronológicamente más antiguos como son Los Toldos, Piedra Museo, Cerro Tres Tetas y El Ceibo, ubicados hacia el este de aquéllos en la meseta central de Santa Cruz.

La ruta de penetración exploratoria debió seguir hacia el sur eligiéndose siempre los lugares más favorables, lo que indica que ésta bien pudo ser zigzagueante, en una progresiva familiarización con un clima de características variables, para arribar finalmente a las inmediaciones de los lagos proglaciares (Viedma y Argentino). Una vez en este punto, los cazadores pudieron cruzar el desagüe de este último depósito que a la sazón habría sido un arroyo fácilmente vadeable. El reciente hallazgo de un sitio arqueológico en la vecindad del paraje Charles Fuhr, confirmaría la coherencia de la hipótesis descriptiva.

Traspuesto el desaguadero glaciar, los caminantes han debido tener la opción de dirigirse hacia el naciente, por el valle fluvial, o bien al poniente, siguiendo la margen lacustre, evitando así la subida a la altiplanicie semidesértica, situada inmediatamente al sur (meseta de las Vizcachas) que pudo aparecer poco atractiva e insegura. Dando por descontada la posibilidad de cualquier exploración tentativa hacia el este, conjeturamos la preferencia por la opción occidental. Llanuras y lomadas pastosas, con bosquetes de fagáceas, pobladas con abundante fauna, debieron incentivar la marcha por ese rumbo y -es harto probable- justificar una permanencia indeterminada y tal vez permanente, cuyos testimonios culturales deberán ser materia de investigación partiendo de los yacimientos descubiertos, como el de Punta Gualicho. Conocida como es la predilección de estos hombres por las cavernas y abrigos rocosos para su reparo o habitación, en el área encontraron suficientes formaciones terciarias y bloques erráticos dispersos en las planicies como para satisfacer tal requerimiento.

Un día cualquiera, una partida de caza desprendida del grupo principal establecido en la comarca meridional del lago Argentino, pudo explorar remontando por el valle del río Rico, donde se han encontrado numerosos sitios con pictografías y evidencias de poblamiento temprano de los que el más notable es el denominado Chorrillo Malo 2 con una antigüedad que alcanza hasta unos diez milenios antes del presente (GX-25279 (AMS) 9740 ± 50 A.P.). De esa manera consiguió acceder con facilidad a través de un paisaje vegetal abierto, donde hay varios pasos que permiten cruzar con gran facilidad la sierra Baguales, que separa las cuencas del lago Argentino y de Ultima Esperanza interior, entre ellos el de Baqueano Zamora (400 m.s.n.m.), quizá el más franqueable.

Los cazadores que se asomaron por el boquete subandino y avizoraron hacia el sur, pudieron contemplar un panorama tanto si no más atractivo que el que tenían a sus espaldas y que invitaba a ser conocido y recorrido. Es el momento de conjeturar acerca del sentido estético natural propio del ser humano, del que por tanto no debieron estar privados los hombres pleistocénicos, y que, en el caso, pudo sensibilizarlos y predisponerlos favorablemente ante el espectacular despliegue geológico y vital de la naturaleza en esa parte del territorio magallánico. Entonces, con justificado asombro, pudieron observar a través de las abras y valles el distante cuadro donde se advertía un enorme lago glaciar y se adivinaba por el colorido un pastoso entorno vegetal que prometía riqueza de fauna y otros recursos.

No debiera caber duda de que en un avistamiento producido en circunstancias parecidas a las idealmente descritas, habría de encontrarse la razón inicial del poblamiento humano del territorio propiamente magallánico.

Procede, antes de proseguir con la penetración de estos hombres primitivos a su nuevo territorio de caza, intentar una descripción de lo que pudo ser su tipo racial y sus formas culturales.

Ciertamente, el primer aspecto conforma una tarea muy difícil por cuanto no se han encontrado restos humanos correspondientes al tiempo de que se trata. Los únicos conjuntos esqueletales hasta ahora conocidos para Magallania son escasos, en lo referido a la materia que interesa y están situados cronológicamente entre el final del Período Medio y el inicio del Período Tardío, esto es, con una antigüedad que va entre unos siete mil años y cuatro mil años antes del presente. Tales son los referidos a Punta Santa Ana (un individuo), a Cerro Sota (diez individuos), a Pali Aike (seis individuos) y Cueva 1 del Lago Sofía (tres individuos). El análisis de los restos esqueletarios realizado sobre el segundo y tercer conjuntos, antes de que los mismos fueran fechados, condujo a hipótesis y especulaciones académicas no exentas de alguna controversia acerca de los tipos físicos que habrían tenido tales individuos. Así se tuvo a los primeros como pertenecientes al tipo Láguido o paleoamericano, caracterizado por bóvedas cráneanas largas y altas, caras cortas, nariz ancha y órbitas bajas; a los de Pali Aike se los consideró ser del tipo Fuéguido, definido por cráneos con bóveda baja, cara larga, órbitas altas y nariz moderada o derecha[8].

Con todo, una mejor aproximación al tipo humano paleoindio habría de darlo un hallazgo realizado en el curso de los años de 1990 en el sitio conocido como Cueva Baño Nuevo 1, en Ñirehuao, Aysén oriental. Se trató de restos esqueletarios correspondientes a cinco individuos (dos adultos y tres neonatos), que al ser fechados

Actividades comunes de los pueblos prehistóricos *

I. De producción económica

Instrumentos	Recursos	Procesos de Trabajo	Productos	Utilización
dardos,	caballo,		carne,	alimentación,
boleadoras,	milodón	caza	grasa,	¿combustible?
cuchillos,	guanaco	y	huesos,	preparación
raederas,	otros	faenado	tripas,	de pintura
trampas mamíferos		nervios,	industria ósea	
	aves		pieles,	trabajo de
			etc.	cueros, tejido
	agua,		alimentos	alimentación
recipientes	huevos,			
de cuero o	vegetales,		materia	confección
bolsas tejidas	larvas		prima	
	tierras	recolección	pintura	pintura
	colorantes			
instrumentos	sílices,			industria
de piedra	basaltos,		materias	lítica
	caldedonia,		primas	fuego
	obsidiana, etc.			
percutores				
de piedra	piedras		núcleos,	talla para
			preformas,	la confección
			lascas	de instrumentos
		industria		
instrumentos	núcleos,	lítica	puntas	caza
de hueso	preformas,		cuchillos	faenamiento
	lascas		raederas,	industria ósea
			raspadores,	trabajo cuero
			cepillos, etc.	trabajo de la madera
	¿dioritas?	industria	boleadoras	caza
percutores	lavas y	lítica	litos	
	areniscas	(piqueteo)	discoidales	¿molienda?
instrumentos		industria	herramientas	artesania
líticos	huesos	ósea	ornamentos	decoración
herramientas	pieles	industria	vestimentas	abrigo
líticas y óseas	animales	del cuero	reparos, otros	¿?
cepillos,				
lascas y otros	árboles	trabajo de	astiles	caza
instrumentos	arbustos	la madera	enmangamiento	artesanía
líticos				
molinos ocre, carbón	pintura	decoración personal		
morteros	grasa		arte rupestre	
			pintura instrumentos	
fuego	carne, grasa	preparación	alimentos	
	huevos	de alimentos	preparados	alimentación
molinos	vegetales			

* Adaptado y modificado de Bate (1982)

II. Ceremoniales

Formas	Motivación u objeto
pinturas corporales	ornato, magia, otros
pinturas parietales	ocio, magia simpática, conjuros
ritos iniciación	educación púberes
chamanismo	magia simpática, curación enfermedades
ritos funerarios	descanso espiritual difuntos

dieron una antigüedad de alrededor de nueve mil años antes del presente (8890 ± 90 A.P., 8850 ± 50 A.P.), lo que hace de los mismos los restos humanos más antiguos conocidos para Patagonia y aun para Chile, hasta el presente. De acuerdo con los arqueólogos Francisco Mena y Omar Reyes, los adultos de este conjunto "eran parte de un mismo *stock* poblacional, mongoloide, generalizado y compartían una sub-población local o regional", con una estatura menor a la conocida para los cazadores históricos de la Patagonia. Ello ha conducido a estos autores a suponer algunas diferencias entre las poblaciones más antiguas, que habrían sido más gráciles, bajas y dolicocéfalas que los aborígenes históricos, con desemejanzas entre los grupos que poblaban la Patagonia central y los que habitaban en la Patagonia austral, para el caso en Magallania[9]. Los estudios más recientes realizados sobre restos esqueletales de menor antigüedad (Período Tardío), dan cuenta de características híbridas, consecuencia de un proceso metamórfico ocurrido a lo largo de milenios. Inclusive se habría originado una diferenciación entre las poblaciones de la Patagonia central -influenciadas por el aislamiento y la distancia- y las de Patagonia austral y Tierra del Fuego. De allí que, para concluir, puede señalarse que los cazadores que hacia el décimo tercer milenio comenzaron a penetrar en la Magallania, habrían respondido somáticamente aproximándose al tipo generalizado mongoloide, de carácter grácil y estatura mediana. Unicamente nuevos hallazgos y en cantidad suficiente, podrán permitir establecer una tipología caracterizadora de los humanos del período primigenio en el sur de América.

Culturalmente, esta gente ha sido identificada como perteneciente al período paleoindio, esto es, el definido por la existencia de cazadores que empleaban dardos arrojadizos para la captura de la megafauna pleistocénica, en territorios donde se daban las condiciones ambientales para que la misma prosperara y que, aparentemente, prefirieron habitar en abrigos rocosos (cavernas y aleros). Estas características concurrentes se repitieron en distintas regiones americanas y, por supuesto, también en el sur.

Sabemos que eran de índole esencialmente nómada, desconociéndose su forma de organización social y su número, aunque debería aceptarse que el grupo o contingente inmigrante en la Magallania pudo estar integrado por varias bandas o partidas plurifamiliares, conjetura que surge del hecho de necesitarse una cierta cantidad mínima de cazadores adultos para la mayor eficacia de las capturas y la consiguiente seguridad de provisión alimentaria. Se ignora, asimismo, si pudo tratarse

de una inmigración masiva ocurrida de una vez, o de partidas sucesivas que ingresaron durante un lapso indeterminable.

La evidencia arqueológica nos permite conocer que su vida y actividad estaban basadas exclusivamente en el aprovechamiento de los recursos del entorno terrestre, bien mediante la caza, bien a través de la recolección de huevos, frutos, raíces, hongos e insectos. La explotación de la fauna existente en la época, principalmente los megamamíferos, pero también de especies menores y aves, debió ocupar un nivel de máxima importancia en la vida de los paleoindios. A los animales mayores los aprovechaban íntegramente (carne, grasa, vísceras, huesos, tendones, piel), aunque de preferencia las partes más rendidoras en carne (cuartos traseros y delanteros).

Para la captura de piezas de gran tamaño empleaban técnicas, prácticas y ardides apropiados (ojeo, cerco, trampas, etc.) transmitidos de generación en generación, aunque susceptibles de innovaciones, y armas como la estólica, artefacto mediante el que conseguían arrojar con fuerza dardos o jabalinas que herían con eficacia a las presas, aun a cierta distancia. Estos dardos estaban provistos de puntas de piedra, de tallado bifacial, que por su forma han recibido el nombre de "tipo cola de pescado", que singulariza y caracteriza culturalmente a los hombres que las fabricaban y utilizaban. Estas puntas han sido encontradas en distintos yacimientos de alta antigüedad (sobre diez milenios antes del presente) en la Patagonia, centro de Chile (Tagua-Tagua) y Argentina, así como en Uruguay, Ecuador y Venezuela, entendiéndoselas afines con las puntas de tipo Clovis de Norteamérica[10].

Su industria lítica comprendía la fabricación de otras puntas de proyectil y boleadoras, de herramientas como cuchillos, raspadores, raederas, alisadores, cepillos, morteros, litos discoidales, en fin, necesarios para la caza y otras actividades complementarias como el faenado de presas (carneo, destace, descuerado), y también para trabajar el hueso, la madera y las pieles. Para ello disponían de un buen conocimiento y conveniente pericia, amén de experiencia ancestral respecto de la materia lítica requerida para la mejor elaboración de artefactos o herramientas según sus clases y fines de uso, así como sobre los sitios en donde obtener las piedras apropiadas.

Con el hueso como materia prima, fabricaban punzones, cuñas y retocadores propios de su instrumental de trabajo cotidiano, cuentas de collar y otros objetos comunes de su ajuar ornamental; la madera era utilizada para la elaboración de sus armas arrojadizas y mangos de instrumentos, y el cuero para la confección de reparos, capas y prendas de abrigo que las mujeres cosían con habilidad y firmeza, empleando para el efecto nervios de animales. Además, con seguridad, debieron aprovechar otros materiales como cortezas de árboles para usos diversos, y tallos herbáceos para la confección de cestería, con lo que se complementaba, en general, la gama de su reducida utilería doméstica.

Estas actividades y otras de la vida cotidiana imponían una diferenciación espacial para los fines de su desarrollo, lo que necesariamente no significaba exclusividad de una faena determinada, aunque sí predominancia de la misma por sobre otras posibles. Los arqueólogos han denominado "sitios de actividades limitadas" a esos lugares, de los que había paraderos de caza o de paso, sitios de faenamiento, canteras, talleres líticos, avistaderos y otros. Los campamentos o lugares habitacionales ocupados con variable grado de permanencia eran "sitios de actividades generalizadas", lo que

significa que en ellos se preparaban y consumían alimentos, se realizaban tareas diversas de artesanía, se descansaba u holgaba y se hacía vida de relación. Estos parajes se caracterizaban por la existencia de fogones baciformes, esto es, preparados sobre excavaciones poco profundas, en lo que constituía al parecer otra modalidad típica de la cultura paleoindia. Por fin, estaban los sitios ceremoniales (que podían estar incluidos en el espacio habitacional), para fines mágicos, rituales de iniciación y de sepultación.

La actividad de estos hombres primitivos se complementaba con la realización de actos de magia simpática referidos principalmente al éxito de sus cacerías, o bien de conjuros para ahuyentar a los espíritus malignos, aspectos con los que, siquiera en parte, debió asociarse la ejecución de pinturas parietales en sus abrigos y cavernas, lo que no excluye ciertamente la posibilidad de meras inspiraciones con sentido artístico. Se atribuye a los cazadores-recolectores paleoindios el desarrollo de un estilo pictográfico caracterizado por la impronta de manos en negativo, series de puntos y figuras o trazos geométricos sencillos. Sus colores más usuales eran el negro, el blanco y el rojo, color este aplicado a sus armas y a los cuerpos de sus difuntos, como parte del ceremonial de sepultación en enterratorios colectivos, lo que incluía la cremación de los cadáveres.

He aquí, a grandes rasgos, la suma expresiva del acervo de hábitos, técnicas y demás que conformaban la cultura de los paleoindios, que habitaban en distintas regiones del continente americano y que se aprestaban a instalarse en la Magallania. En la tabla precedente se pormenoriza de manera esquemática sobre las tareas cotidianas de esta gente, en lo que, por otra parte y con ligeras variaciones propias de los sistemas adaptativos que fueron dándose, hubo de ser un estereotipo de la actividad vital y social de los pueblos prehistóricos del meridión a lo largo de trece milenios.

Es tiempo de retornar a la banda de cazadores que iniciaba su penetración por el atractivo paisaje del distrito de Ultima Esperanza y proseguir la reconstrucción de su probable trayecto hasta la comarca en donde se han encontrado los testimonios que prueban lo que hasta ahora conforma el más antiguo asentamiento humano en el territorio magallánico, o lo que es igual, en la región más meridional de América.

Traspuesto el paso Baqueano Zamora, el descenso hacia el sur es tan expedito y practicable como lo es el ascenso por la vertiente boreal de la sierra Baguales, lo que confirma su hipotética aptitud como parte del camino histórico de penetración de los cazadores paleoindios, máxime si, como se ha indicado, el área estaba cubierta por vegetación cuya baja densidad facilitaba la marcha. El estrecho cañadón del río Zamora debió franquear a los exploradores un acceso directo hasta las orillas del gran lago proglaciar. Si la impresión favorable que hemos anotado -surgida de la constatación de la generosidad natural- hubo de darse como imaginamos, esos cazadores iniciaron de manera auspiciosa su familiarización con el nuevo ambiente lacustre, concluyendo por instalarse en tan atractivo entorno, donde los recursos indispensables para su existencia pudieron estar a su alcance, en particular dada la abundancia y relativa facilidad de captura de los caballos que pululaban en manadas por las pastosas llanuras, por valles y lomadas, circunstancia que debió incentivar la afición por su consumo (a menos que de antemano la tuvieran) según se comprueba reiterativamente por los restos óseos, existentes en los asentamientos arqueológicos

adscritos al período histórico-cultural de que se trata, razón por la que pasamos a denominarlos hipófagos. En efecto, estos animales debieron conformar una fuente muy apreciada de alimentos (especialmente proteínicos y grasos) y de otros recursos, con un aprovechamiento que no debió tener desperdicio.

Así, en lento desplazamiento espacial, según lo ha postulado Borrero, estos cazadores exploraron hacia distintos rumbos buscando conocer los sectores más favorables, circunstancia que los condujo hacia el oriente, siempre siguiendo las orillas del gran lago, flanqueando los acantilados de la sierra Contreras, a cuyos pies abundan los bloques erráticos susceptibles de ser ocupados como transitorios reparos habitacionales, y después con rumbo al sur, en zigzagueante marcha condicionada por la sinuosidad del perímetro lacustre. De este caminar errabundo habrían de quedar en los bordes de las terrazas, que hoy acotan lo que fuera el borde del lago glaciar, huellas de su paso en asientos que la erosión hídrica y eólica ha puesto en descubierto, en sorprendente continuidad de idéntico nivel, como hace décadas pudo observarlo Joseph Emperaire.

El afán exploratorio impelido por la necesidad cinegética debió conducirlos durante un lapso indeterminado, quizá prolongado por años, hasta un distrito que muy probablemente pudo parecerle a esos hipófagos como un entorno excepcionalmente atractivo: la comarca dominada por la eminencia rocosa del cerro Benítez. Una vez aquí, las circunstancias advertidas en el curso de la progresiva familiarización ambiental pudieron ser más acusadas, esto es, concurrencia de sectores bajos pastosos que congregaban a una variada fauna, con predominancia de caballos y milodones, y, además, con la existencia de bosques y matorrales que aseguraban una provisión inagotable de combustible, todo lo cual invitaba a un establecimiento prolongado.

Al tiempo del arribo de los cazadores paleoindios, o sea hacia el año 11000 a.C., si no antes, el ambiente local se caracterizaba por condiciones de clima frío y húmedo, con precipitaciones del orden de 800 a 1.000 milímetros anuales (el doble del promedio actual), circunstancia que permitía el desarrollo de comunidades predominantemente herbáceas, lo que no excluía la presencia de bosques de fagáceas (*N. betuloides*, *N. pumilio* y *N. antarctica*), asociados con leñaduras, calafates y romerillos y, al parecer, a no mucha distancia de formaciones de carácter propiamente estepario, determinadas por un clima más seco. Ello se infiere de los resultados obtenidos por el botánico David M. Moore, sobre la base del análisis de sedimentos extraídos de la cueva del Milodón y fechados entre 12500 y 12300 años antes del presente, circunstancia que posibilita la reconstrucción del paleoambiente comarcal[11]. Para complementar la síntesis descriptiva del paisaje según lo conocieran los hombres primitivos, estaban las abundantes formaciones rocosas, visibles allá y acullá, que garantizaban la disponibilidad de refugios suficientes para bestias y humanos.

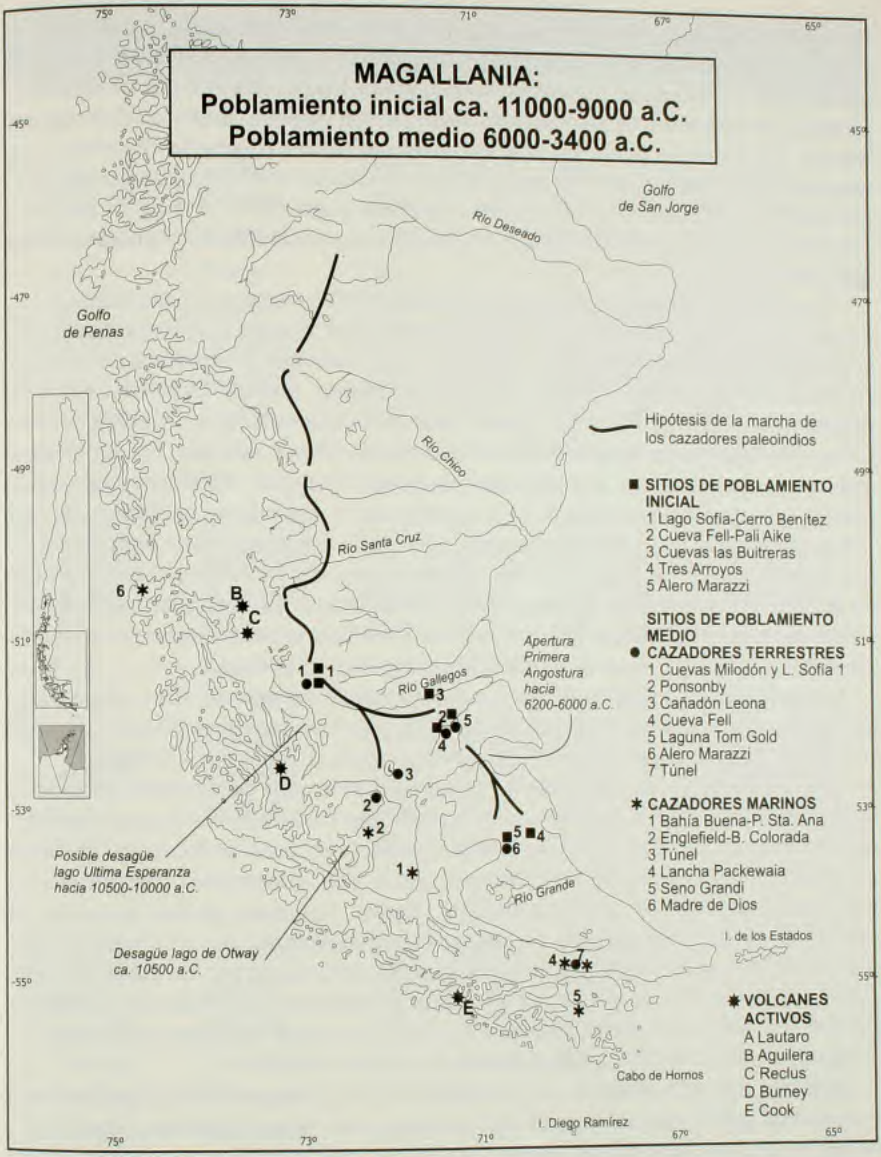
Así progresivamente, esos exploradores se fueron aproximando a la comarca de su interés, marchando ora a lo largo del abrupto borde lacustre, ora por los estrechos valles y cañadones situados hacia el este, según conviniera. Llegaron de tal forma hasta las laderas rocosas que hoy en día enmarcan el valle del río Rivas, donde encontraron una secuencia de grutas que se prestaban para ser habitadas. Desde esa orilla avistaron hacia el sur una pequeña península rocosa que desde el oriente se adentraba en el lago, en cuya vecindad parecían abundar especialmente milodones

y caballos. Ello, quizá, justificó una exploración más detenida. De esa manera los cazadores debieron orillar la eminencia que señoreaba a ese accidente (cerro Benítez) y descubrir en sus flancos otra sucesión de aleros y cavernas, asombrándose sin duda a la vista de una de éstas, de proporciones gigantescas, que se abre hacia el oeste, y que resultó ser un gran refugio de milodones.

Eligieron, pues, quedarse en tan atractiva vecindad y pasaron a ocupar las cuevas más abrigadas, disputándoselas tal vez a las fieras que en ellas tenían sus madrigueras, para establecer sus sitios de habitación. De éstos, al presente, se han encontrado dos: Cueva 1 del Lago Sofía, en la proximidad del depósito homónimo, sobre la ladera norte del valle del río Rivas, en la que la presencia humana parece haberse remontado al undécimo milenio antes de Cristo (Pitt-0939: 12990 ± 490 A.P.); y Cueva del Medio, en el flanco meridional del cerro Benítez, algunos kilómetros al sur de aquélla y aproximadamente a un kilómetro hacia el este de la cueva del Milodón, donde la ocupación más antigua hasta ahora determinada ha sido fechada en 10440 ± 180 a.C. (Pitt-0343: 12390 ± 180 A.P.). La cueva del Milodón habría sido un sitio de actividades limitadas al que los paleoindios concurrían ocasionalmente para cazar crías o animales viejos o enfermos, o también para aprovechar la carroña. Otros probables lugares de habitación o de actividades limitadas debieron situarse en distintos aleros o reparos que se abren en las laderas del Benítez, en especial sobre sus flancos occidental y boreal. Entre ellos hay yacimientos como el Alero Dos Herraduras Oeste y la Cueva de la Ventana donde se han encontrado evidencias de asociación entre restos culturales y de megafauna; así como en otros sitios con pictografías cuya autoría, siquiera en parte, debería atribuirse a gente de la cultura paleoindia.

De tal manera debió iniciarse una permanencia o semipermanencia, en forma de recurrencia ocupacional, por parte de los hipófagos, que pudo focalizar en la comarca la actividad antropógena. Tal es así que los fechados radiocarbónicos obtenidos de fogones excavados en los sitios mencionados, dan cuenta de una presencia humana extendida (se ignora si de modo continuo) por más de tres milenios, desde aproximadamente 11000 hasta 7600 a.C. Esta preferencia comarcal no impidió que durante ese lapso cazadores pertenecientes al mismo u otros grupos del contingente establecido en el área, recorrieran un extenso territorio aledaño hacia el sur, el norte y el este. Consta, en efecto, la presencia humana en el sector próximo a las Torres del Paine, donde se han encontrado evidencias de incendios forestales que se han atribuido a la acción antrópica, las que han sido fechadas en 8920 ± 70 a.C. (QL-1475: 10870 ± A.P.)[12]. En este respecto debe tenerse presente que autores como Thomas F. Lynch afirman que los cazadores primitivos solían emplear el fuego para provocar estampidas, dirigidas para la captura de animales gregarios, como en lo que interesa sucedía con los caballos[13].

Así habría quedado definida, en el esquema adaptativo territorial original, un área de colonización u ocupación intensiva, la primera de manera comprobada existente en la Magallania, caracterizada por la preferencia ocupacional de sectores con alta productividad biótica (pastizales, matorrales, bosques, animales), con la abundancia consiguiente de recursos necesarios para la vida (alimentos, agua, combustibles) y la existencia de formaciones naturales que proveían de reparos para las necesidades habitacionales. Por consecuencia, allí los paleoindios cazaron, carroñaron, colectaron



y desarrollaron la variada gama de actividades económicas y sociales que se ha descrito como propia de su cultura, dejando, se reitera, rastros y testimonios de una permanencia prolongada por generaciones.

Durante el extenso lapso de que se trata, los hipófagos debieron soportar las ocasionales erupciones del volcán Reclus, oculto hacia el occidente tras el horizonte cordillerano, que según se sabe mostró actividad a lo largo de varios milenios. Es

probable que cuando así ocurriera, los vientos del oeste acarrearan nubes de gases tóxicos y de cenizas que, al depositarse sobre los campos, debieron afectar la existencia de los animales, motivando desequilibrios temporales de carácter ecológico, forzando la emigración de los humanos hacia parajes distantes del foco del fenómeno telúrico. Pero, de otra parte, los mismos cazadores pudieron verse favorecidos por el mejoramiento climático, que fue seguido por un período de enfriamiento generalizado que debió prolongarse por dos y medio milenios, para tornar a mejorar notoria y progresivamente hacia el 9000 a.C., circunstancia que favoreció la expansión arbórea (período hipsitermal).

Ya al cabo de algunos siglos de permanencia de los cazadores paleoindios en un entorno tan propicio como era el existente en el área lacustre de Ultima Esperanza, la población pudo crecer tal vez más allá de lo que permitía la armónica convivencia colectiva, lo que debió originar el fraccionamiento grupal. Debieron entonces desprenderse una o más bandas, quizá inicialmente exploradoras, en procura de otras comarcas distantes en donde establecer nuevos territorios de caza. De no haberse dado estas circunstancias sociales, algunos de los episodios volcánicos que se han mencionado pudieron contribuir a, o directamente fueron los causantes de una migración forzosa hacia el este y sureste, lejos de la cordillera, hacia lugares menos susceptibles de ser afectados por las consecuencias del fenómeno telúrico (lo que no excluye la concurrencia de una y otra circunstancias). En cualquier caso, debería considerarse la posibilidad de que una parte de la población permaneciera en el distrito interior proxilacustre o que retornara al mismo pasado un tiempo.

La vía expansiva natural para ese movimiento debió darse hacia el sureste, a través del amplio valle por el que presumiblemente se escurrían las aguas del gran depósito proglaciar, vertedero que en parte había de dar origen al futuro río Gallegos.

Los exploradores debieron batir las comarcas por las que penetraban, en procura de identificar con su vieja experiencia los parajes más favorables. Va de suyo que éstos debían situarse en valles de derrame fluvio-glacial o en cuencas lacustres. Pudieron así avanzar progresivamente tanto hacia el sur, o bien, si es que se trató de más de una banda cazadora, optaron por distintos rumbos, lo que no excluye por cierto la posibilidad de que individuos de un mismo grupo exploraran sucesivamente en una u otras direcciones, pues las hipótesis de marchas están abiertas. En cualquier caso, en los posibles puntos terminales de esas rutas paleoindias hay desde meros vestigios hasta importantes secuencias culturales que informan sobre la presencia humana.

Sigamos, entonces, con los que llevaron un rumbo oriental.

El desplazamiento exploratorio los condujo a lo largo de unos 200 kilómetros hasta el sector del actual valle inferior del río Gallegos, zona de Las Buitreras, desde donde pudieron derivar hacia el sur nuevas incursiones que permitieron encontrar áreas a gusto, con alta productividad biológica, para realizar sus tradicionales recorridos cinegéticos de carácter nómada. Estos al parecer se centraban en el sector del valle medio del río Chico o Ciaike y en las comarcas aledañas con llanuras pastosas y lagunas, en un marco paisajístico determinado por una topografía atormentada de formas volcánicas. Otra vez, parajes favorables como los conocidos en el occidente de la Magallania, poblados por megamamíferos como milodones, caballos, guanacos y especies carnívoras, amén de una variada avifauna. Aunque abundaban los pastizales y

*Secuencia cronológica del poblamiento paleoindio en la parte austral de América**

Sitio	Edad carbónica		Fecha		Región
Monteverde	(Tx-4437)	13030 ± 130 A.P.	11080 ± 130 A.C.		Llanquihue
Cueva 1 Lago Sofía	(PITT-0939)	12990 ± 490 A.P.	11040 ± 490 A.C.		Magallania (U.E.)
Piedra Museo	(AA-20125)	12890 ± 90 A.P.	10940 ± 90 A.C.		Sta. Cruz (Pat. central)
Los Toldos	(FRA-98)	12650 ± 600 A.P.	10700 ± 600 A.C.		Sta. Cruz (Pat. central)
Monteverde	(Tx-3760)	12350 ± 200 A.P.	10400 ± 200 A.C.		Llanquihue
Cueva del Medio	(PITT-0343)	12390 ± 180 A.P.	10440 ± 180 A.C.		Magallania (U.E.)
Tres Arroyos	(Beta-20219)	11880 ± 250 A.P.	9930 ± 250 A.C.		Magallania (T.F.)
Cerro Tres Tetas	(LP-525)	11560 ± 140 A.P.	9610 ± 140 A.C.		Sta. Cruz (Pat. central)
Cueva Fell	(I-3988)	11170 ± 170 A.P.	9220 ± 170 A.C.		Magallania (central)
Las Buitreras		¿10050 A.P.?	¿9000 A.C.?		Magallania (Sta. Cruz)
Cueva del Medio	(NUTA-1737)	11120 ± 130 A.P.	9170 ± 130 A.C.		Magallania (U.E.)
Cueva del Medio	(Beta-39081)	10930 ± 230 A.P.	8980 ± 230 A.C.		Magallania (U.E.)
Cueva del Medio	(NUTA-2331)	10860 ± 160 A.P.	8910 ± 160 A.C.		Magallania (U.E.)
Cueva Fell	(W-915)	10720 ± 300 A.P.	8770 ± 300 A.C.		Magallania (central)
Tres Arroyos	(Beta-101023)	10600 ± 90 A.P.	8650 ± 90 A.C.		Magallania (T.F.)
Cueva del Medio	(GrN-14911)	10550 ± 120 A.P.	8600 ± 120 A.C.		Magallania (U.E.)
Tres Arroyos	(Dic-2733)	10420 ± 100 A.P.	8470 ± 100 A.C.		Magallania (T.F.)
Cueva del Medio	(GrN-14912)	10310 ± 70 A.P.	8360 ± 70 A.C.		Magallania (U.E.)
Tres Arroyos	(Dic-2732)	10280 ± 110 A.P.	8330 ± 110 A.C.		Magallania (T.F.)
Cueva Fell	(I-5146)	10080 ± 160 A.P.	8130 ± 160 A.C.		Magallania (central)
Cueva del Medio	(Beta-40281)	9700 ± 70 A.P.	7820 ± 70 A.C.		Magallania (U.E.)
Chorrillo Malo 2	(Gx-25279 AMS)	9740 ± 50 A.P.	7790 ± 50 A.C.		Magallania (Sta. Cruz)
Cueva del Medio	(PITT-0344)	9595 ± 112 A.P.	7645 ± 112 A.C.		Magallania (U.E.)
Alero Marazzi	(Gif-1034)	9590 ± 210 A.P.	7640 ± 210 A.C.		Magallania (T.F.)
Cueva Arroyo Feo	(CSIC-369)	9330 ± 80 A.P.	7380 ± 80 A.C.		Sta. Cruz (Pat. central)
Alto Río Pinturas	(CSIC-138)	9320 ± 90 A.P.	7370 ± 90 A.C.		Sta. Cruz (Pat. central)
Cueva Baño Nuevo 1	(Beta-90880)	9200 ± 80 A.P.	7250 ± 80 A.C.		Aysén (Pat. central)
Cueva Baño Nuevo 1	(Beta-90889)	8890 ± 90 A.P.	6940 ± 90 A.C.		Aysén (Pat. central)
Cueva Baño Nuevo 1	(CAMS-36663)	8850 ± 50 A.P.	6900 ± 50 A.C.		Aysén (Pat. central)
Los Toldos	(FRA-97)	8750 ± 480 A.P.	6800 ± 480 A.C.		Sta. Cruz (Pat. central)
Cueva Pali Aike	(C-485)	8639 ± 450 A.P.	6689 ± 450 A.C.		Magallania (central)
Cueva Fell	(I-5143)	8480 ± 135 A.P.	6530 ± 135 A.C.		Magallania (central)
Cueva Fell	(I-5142)	8180 ± 135 A.P.	6230 ± 135 A.C.		Magallania (central)

* Selección del autor

pantanos fluviales en un ambiente característico de estepa fría, faltaban por completo los árboles, pero había matorrales que podían abastecer con leña combustible a los cazadores inmigrantes. También aquí las formaciones volcánicas cuaternarias que asoman por centenares en kilómetros y kilómetros a la redonda, así como las de origen terciario que afloran en las paredes del valle fluvial, abundaban en abrigos y cavernas aptos para servir de habitación al hombre, siquiera como ocasionales refugios en su incansable deambular.

En una hipótesis de alternativa para explicar este poblamiento inicial no debería excluirse la posibilidad de un fraccionamiento grupal anterior, ocurrido tras la primera fase de la penetración en el distrito lacustre de Ultima Esperanza. En la misma, una o más bandas exploradoras habrían pasado por el valle medio del río Vizcachas con rumbo al oriente, para seguir en una ruta que podría haber coincidido con la cuenca por la que posteriormente tendría desarrollo el río Coyle y, por esa vía, acceder finalmente al valle inferior del Gallegos.

De acuerdo con los antecedentes arqueológicos, hacia el año 9220 a.C. (I-3988: 11170 ± 170 A.P.), un grupo de hipófagos se encontraba morando con cierta recurrencia en uno de aquellos accidentes: la cueva Fell. Pero, además y dada su trashumancia, si este lugar fue, como parece, un sitio de actividades generalizadas, irradió su influencia sobre el entorno, aproximadamente hasta unos 25 kilómetros a la redonda. Sus sitios satélites, de actividades limitadas, pudieron ser, entre otros, la cueva del cerro Sota (¿habitacional?-funerario), cueva de Pali Aike (habitacional-funerario) y la cueva de Las Buitreras, Alero Pescadores, cráter Markatch Aike y Ush Aiken (paraderos de caza).

Como haya ocurrido, el asiento de la cueva Fell sería para la posteridad, el ejemplo clásico del poblamiento paleoindio en el sur de América debido a su excelente estratigrafía. El yacimiento excavado por Bird en 1936 ha proporcionado una secuencia cultural informativa inestimable, sobre cuya base pudo iniciarse la reconstitución del pasado humano y natural más remoto en la parte centro-oriental del territorio magallánico. Allí, pasada tal vez la mitad del décimo milenio antes de Cristo, época probable de su asentamiento en el distrito, en un ambiente natural caracterizado por los pastizales y un clima en constante mejoramiento térmico, lo que implicaba un descenso en las precipitaciones y por ende un cambio de vegetación, los cazadores debieron estar a sus anchas pues tenían a la mano todos los recursos que requerían para una existencia libre de carencias, en especial, manadas de caballos que conformaban su principal fuente alimentaria. La permanencia del hombre, en plan de trashumancia permanente o semipermanente, se prolongó en esta atractiva comarca por dos milenios cuando menos, interrumpiéndose repentinamente por una misteriosa razón, según se verá más adelante. Su impronta cultural, en forma de instrumental lítico, con sus características puntas "cola de pescado" y alisadores o sobadores, arte rupestre, ritos funerarios, hábitos alimentarios, en fin, testimonia una satisfactoria adaptación al ambiente tardiglacial y holocénico inicial del área.

La migración exploratoria de los hipófagos originó un segundo desplazamiento, esta vez hacia el sureste de la Magallania, sobre la actual Tierra del Fuego. Tanto pudo tratarse de una banda que había arribado con anterioridad a la época de la ocupación de las comarcas del río Chico, esto es, hacia el 10000 a.C., para luego aventurar hacia

el meridión, como de un grupo que se desprendió del contingente principal y buscó por su cuenta nuevos territorios de caza.

De tal modo cruzaron el istmo interlacustre (grandes sacos marinos de la sección oriental del estrecho de Magallanes) y penetraron por las planicies y colinas esteparias de Fueguia hasta descubrir los terrenos bajos y pastosos por donde milenios atrás había ocurrido el desplazamiento de una gran lengua glaciar, entonces retirada muy adentro, cerca de las montañas andinas, hacia el sudoeste tras el lago enorme que podían ver cercano.

Batiendo los campos abundantes en vida animal y lagunas, debieron avistar una formación rocosa, un afloramiento terciario que se alza notoriamente sobre una eminencia de la pampa dominando el entorno, precisamente donde el terreno comienza a elevarse suavemente hacia el sur. En sus paredes irregulares, suavizadas por la erosión eólica, abundan aleros y pequeñas cavernas que brindan protección de la intemperie, reparos que, por lo demás, también pudieron encontrar al socaire de los descomunales bloques erráticos, que se desperdigan al sur del cerrito como testimonios colosales del poderoso flujo glaciar de tiempos pasados.

Cerro de los Onas (Tres Arroyos), topónimo que modernamente identifica el paraje, debió resultar un lugar espléndidamente situado para los cazadores pues amén de brindar un refugio seguro, era una excelente posición para observar los movimientos de la fauna comarcana, en especial de los equinos y camélidos, con agua y matorrales en su proximidad; en suma, era un paradero apropiado como para hacer del mismo un sitio de actividades generalizadas, como lo prueban los hallazgos arqueológicos realizados por Mauricio Massone a contar de 1981. La presencia humana en el área ha sido determinada para un lapso que se extendió por más de uno y medio milenios, entre los 10000 y los 8300 años antes de nuestra era, entendida en el contexto característico del nomadismo propio de las sociedades paleoindias.

Desde esta localidad, sus moradores debieron recorrer el entorno por espacio de una veintena o más de kilómetros durante el curso de sus cacerías habituales. De ese modo podría atribuirse a gente de este grupo la presencia cultural descubierta en el alero Marazzi, un bloque errático situado junto a un arroyo que le da nombre (costa de la bahía Inútil), no obstante que la información arqueológica que así podría confirmarlo no ha sido totalmente procesada. La antigüedad del sitio se remonta a siete y medio milenios antes de nuestra era.

También aquí, en el istmo fueguino, como sucediera en otras áreas de colonización intensiva temprana, la vida humana pareció establecer un paréntesis hacia fines del séptimo milenio para reaparecer bajo distinta expresión cultural al cabo de un largo período convulsivo natural.

La dispersión exploratoria de los paleoindios les permitió acceder a otros lugares del interior del territorio magallánico, en los que por entonces se daban condiciones ambientales favorables. Sin excluir la posibilidad de alguna actividad antrópica en el distrito Boquerón (noroccidente fueguino), como parecen sugerirlo algunas evidencias recientes (carbones atribuibles a fogones), se sabe, por información arqueológica ya antigua aunque escasa, que en época indeterminada, que debería situarse después del año 7000 a.C., algunos hipófagos arribaron hasta la inmediata vecindad de la probable sección sur (mar de Skyring) del gran lago occidental. Los vestigios de su

presencia fueron encontrados en 1946 por Joseph Emperaire en Ponsonby, costa nororiental de la isla Riesco, territorio que durante el período tardiglacial se encontraba unido a Patagonia. Se encontraron allí algunos dientes de *onohippidion* en aparente asociación con un fogón, lo que sugería la posibilidad de un campamento e inclusive la preferencia alimentaria de sus ocupantes.

Para acceder a este paraje, los cazadores pudieron hacerlo desde el norte, derivando a partir del valle del Gallegos, remontando el curso del actual río Penitente, para luego orillar las formaciones terciarias que afloran en las laderas del cordón Verano, o bien, si ese no fue el rumbo inicial, procediendo desde el noroeste, de un eventual foco dispersivo situado en el valle del río Chico. En cualquiera de los casos y supuesta una probable ocupación intensiva, el área correspondiente habría debido incluir parte de la cuenca de la laguna Blanca que, con el valle de origen glacial que da acceso al oeste, conformaba otra zona de alta productividad natural, que se prolongaba hacia la sección del istmo que por entonces unía la tierra firme continental con la actual isla Riesco. Las andanzas de los paleoindios por esta parte del centro del territorio magallánico conforman un enigma particular desde que se supo de aquel hallazgo en Ponsonby, cuya investigación fuera interrumpida por el trágico deceso del antropólogo francés[14], y que ha sido reanudada en años recientes por la arqueóloga Dominique Legoupil. El estudio de dicho yacimiento ha permitido alcanzar una elevada antigüedad del orden de siete milenios antes del presente, correspondiente a la época de transición entre cazadores terrestres y marinos en esa comarca litoral, y que no obstante su importancia no ha conseguido entregar información esclarecedora en el aspecto que interesa. No podría descartarse con todo, como hipótesis de trabajo, que este distrito en particular fuera el refugio de alguna o algunas bandas de cazadores en el tiempo final del período de que se trata, durante la época de los fenómenos telúricos catastróficos a la que se hace mención más adelante, en cuyo caso el área del canal Fitz Roy podría ser revalorizada en la búsqueda de un sitio de posible poblamiento antiguo sobre su costa oriental (sector de Río Verde) que, eventualmente, podría arrojar mayor luz sobre la materia.

Se completa así un bosquejo histórico, no obstante que somero e insuficiente, sobre el poblamiento primigenio en Magallania, trazado sobre la base de toda la información disponible, que nos da cuenta de la ocupación de parte del espacio territorial virgen, con alguna mayor intensidad y permanencia en las áreas naturalmente favorecidas por la variedad y cuantía de recursos para la vida humana. Se trató de un proceso lento, quizá lentísimo, protagonizado por bandas poco numerosas de cazadores paleoindios, probablemente plurifamiliares, en cuyo transcurso se sucedieron las fases exploratorias, de asentamiento colonizador y de estabilización poblacional, y ulterior dispersión focal, conformando lo que denominamos "sistemas de ocupación". En ese lapso, asimismo, pudieron insinuarse tal vez algunas diferenciaciones culturales principalmente referidas a tecnología y formas instrumentales, sin perjuicio de mantenerse la tradición unificadora precedente, debido a evoluciones divergentes en los grupos ocupantes de los distintos sistemas, originadas en los desafíos impuestos por las diversas expresiones del medio natural, circunstancia que explicaría las variaciones observadas, clasificadas y discutidas por los arqueólogos.

Al establecer la vida humana en el meridión del planeta esos cazadores superiores

habían cumplido una empresa genuinamente pionera, al probar la habitabilidad de un territorio agreste, rudo y con limitaciones, ciertamente marginal, en un fenómeno admirable de adaptación, cual se había repetido una y otra vez durante la larguísima marcha transcontinental. Al asentarse y disponer con derecho de señorío de los recursos necesarios para su existencia, esos hombres primitivos habían clavado el inicial y más importante de los jalones, que desde el arribo de las primeras bandas trashumantes y hacia el futuro, habrían de marcar la trayectoria de la historia austral.

Entre tanto así había ocurrido, el escenario geográfico registraba algunos cambios. De partida, el clima había proseguido -con altibajos- su tendencia hacia un mejoramiento progresivo, expresada en condiciones de mayor humedad y elevación de temperatura, alcanzándose en esta variable el máximo xerotérmico del Holoceno. Esta circunstancia había influido directamente en la aceleración del proceso de deglaciación, de manera que hacia el 10500 a.C. (I-3512: 12460 ± 190 A.P.) el lago proglaciar de Otway se unió con las aguas marinas del occidente, lo que sugiere la ruptura previa de la continuidad del casco gélido cordillerano en algún punto próximo al desagüe (canal Jerónimo). En la zona noroccidental, el frente glaciar retrocedía con tal rapidez que en algunos puntos se habría acercado a su límite moderno, liberando de tal manera una parte importante del archipiélago patagónico. En el sur, el glaciar del Beagle retrocedía igualmente, encontrándose su cabezo, hacia el 8000 a.C., a la altura del meridiano de Ushuaia, aunque se mantenía el correspondiente lago proglaciar represado por el cordón morrénico existente en el sector correspondiente a la actual isla Gable.

En este aspecto, es materia de controversia la vigencia de un corto fenómeno neoglacial, correlacionado con el período de Dryas Joven del Hemisferio Norte, circunstancia climática que se habría registrado entre los once y diez milenios antes del presente, especialmente en la parte austral de la Tierra del Fuego. Aquí, efectivamente, de acuerdo con los registros polínicos, se produjo un enfriamiento hacia el 8500 a.C., lo que causó un empobrecimiento vegetal[15].

El mejoramiento climático al que se hace anterior referencia había significado cambios notorios en la vegetación, con un retroceso de la tundra y la estepa, y la expansión de los bosques, como se infiere de los análisis polínicos correspondientes a muestras obtenidas en tres localidades como son Cueva del Milodón, Puerto del Hambre y Puerto Williams, situadas en un arco de precordillera que se extiende por más de 500 kilómetros de N a SE, lo que da a entender la vigencia de un fenómeno generalizado en el territorio.

La línea de costa en la época finiglacial, al parecer, se mantenía todavía muy distante de la que habría de ser su definición actual. Mediciones y determinaciones realizadas al oriente de la Tierra del Fuego informan que hacia el 10000 a.C. el nivel medio del mar se encontraba alejado sobre 200 kilómetros respecto de su límite moderno. Esta circunstancia explicaría la dificultad del hombre primitivo del meridión para acceder a los recursos del entorno marino.

Al concluir esta visión panorámica del acontecer primigenio y de su ambiente, afirmamos, inspirados en Massone, que las fogatas desperdigadas por el territorio, a lo menos en una docena de sitios conocidos, proyectan en el tiempo una imagen todavía débil y difusa de los cazadores hipófagos, de sus actividades, vivencias y sentimientos, que por ahora comprendemos de manera sólo parcial y con dificultad,

Correlación ocupacional paleoindia en Magallania 11000-6000 a.C.

	Sistema Cerro Benitez			Sistema Rio Chico							Sistema Istmo Fueguino		Sistema Laguna Blanca	
	Cueva del Milodón	Cueva del Medio	Cueva Lago Sofía	Cueva Fell	Cerro Sota	Abrigo Ush Aiken	Cueva Pali Aike	Las Buitreras	Alero Pescadores	Markatch Aike	Tres Arroyos	Abrigo Marazzi	Ponsonby	Rio Verde
Epoca														
11000 a.C.			X											
	X	X									X			
10000 a.C.														
			X											
9000 a.C.				X				X?			X			
	X?	X		X	X?	X?			X?	X?				
8000 a.C.				X								X	¿X?	¿X?
7000 a.C.					X									
6000 a.C.														

pero que deberán ser mejor conocidos por cuanto conforman un mensaje todavía críptico que nos viene desde una época tan remota y que habrá de descifrarse para alcanzar la mejor comprensión posible sobre los comienzos de la humanidad en la Magallania[16].

Por cierto, el adelanto progresivo del conocimiento arqueológico podría hacer variar la percepción o interpretación de algunos aspectos tenidos hasta el presente como mejor determinados. De allí que, en un cuadro tan complejo y todavía insuficientemente iluminado, debe esperarse el surgimiento de nuevos antecedentes que eventualmente permitan revisiones y replanteamientos sobre el acontecer humano fundacional en el sur de América.

3. El gran cambio

Tal era la situación territorial, en una evolución cada vez más favorable para la consolidación de la vida humana, cuando hacia el término del séptimo milenio antes de nuestra era, esto es, aproximadamente entre 8.000 y 8.500 años atrás, se inició un ciclo caracterizado por algunas circunstancias naturales concurrentes e interactuantes

cuyas consecuencias, al producir alteraciones en el medio ambiente, impondrían en conjunto una mutación de significación histórica en lo tocante a la forma en que tendría ocurrencia la continuidad de la presencia del hombre en el sur de América.

En orden cronológico, el primero de estos factores alterantes del cuadro bioambiental que tipifica al Holoceno Temprano fue el clima, en especial el régimen térmico. En efecto, las temperaturas se fueron elevando sensiblemente por sobre los promedios precedentes, manteniéndose estables por espacio de varios milenios, entre 7500 y 4000 a.C., lapso conocido como hipsitermal. Este fenómeno térmico produjo una baja humedad ambiente, lo que significó la vigencia sostenida y prolongada de un clima seco y cálido.

Esta circunstancia aceleró aún más la deglaciación que se venía registrando desde largo tiempo atrás, provocando la reducción rápida de los campos de hielo andinos, tanto en superficie como en espesor, y el consiguiente fraccionamiento en varias secciones, de las que los campos actuales son meros relictos: la mayor, sobre el eje andino patagónico, entre el fiordo Baker y los canales Unión y Morla Vicuña; otra sección sobre el sector montañoso occidental de la península Muñoz Gamero y la isla Riesco (la apertura del canal Gajardo se habría producido mucho después); por fin, un tercer campo helado se extendió sobre el sistema andino fueguino, posiblemente desde la isla Santa Inés a la isla grande de Tierra del Fuego, a menos que ya en la fase terminal del Pleistoceno se hubiera dividido, tal vez mediante una fractura a lo largo de los canales Cockburn y Magdalena.

La formidable descarga hídrica producto del derretimiento glacial, en un fenómeno que abarcó asimismo y de modo coetáneo otros campos de hielo existentes en el planeta, significó la progresiva elevación del nivel de los mares, fenómeno particular conocido como transgresión marina, que se habría iniciado hacia el 6500 a.C. Ello produjo modificaciones sensibles en la delimitación perimetral de las tierras emergentes y por consiguiente en su área, determinando tanto la aproximación a la línea de costa histórica, cuanto la disminución territorial. Entre las modificaciones más importantes para la futura evolución cultural humana en el meridión, estuvo la ruptura del doble istmo que unía a Patagonia y Fueguia, por obra combinada del derrame del gran depósito proglaciar interior y la ingresión oceánica, suceso ocurrido alrededor del 6200-6000 a.C., con lo que cobró forma definitiva el futuro estrecho de Magallanes. Hacia esa misma época, poco más o menos, se habrían formado la sección oriental del canal Beagle y el canal Murray debido a la irrupción de las aguas oceánicas, determinando la separación definitiva de la isla Navarino. La insularidad completa de la Tierra del Fuego debió producirse poco después, *circa* 5950 a.C.

De tal manera, el ambiente oceánico se fue estableciendo con relativa rapidez, de norte a sur, a lo largo del flanco occidental-sudoccidental de la Magallania y por el interior de su parte central, lo que originó los archipiélagos patagónicos y fueguinos, las penínsulas y sus mares intermedios, el Estrecho y la Tierra del Fuego. La transgresión habría de proseguir, sin embargo, elevándose las aguas paulatinamente hasta alcanzar una cota de ocho metros sobre el nivel actual, hacia el 3650 a.C.

Otro factor natural alterante fue la actividad volcánico-tectónica. En efecto, aunque el primer aspecto era conocido desde hace varias décadas por los depósitos de cenizas en distintas turberas, hoy en dia se conoce más acerca del origen de la fuente emisora.

Se sabe así que los focos con actividad holocénica en Magallania fueron cinco: volcanes Lautaro, Aguilera, Reclus, Burney y Cook. El geólogo Charles R. Stern ha desarrollado importantes estudios que permiten establecer, por una parte, que la erupción de los mismos no fue sincrónica como en un tiempo pudo creerse, y que el más activo fue el Reclus, en particular hacia el 6300 a.C. Según parece, hubo un sexto volcán con actividad holocénica, aunque más restringida: el cerro Diablo, ubicado fuera y lejos del cordón andino, en la sección centro-oriental del territorio magallánico. Así, se han relacionado con este centro ígneo las cenizas existentes en la cueva de Pali Aike, distante del mismo un poco más de un kilómetro y en el asentamiento ubicado al pie de la laguna Thomas Gold, 17 kilómetros hacia el oeste, aunque en este caso no se descarta la posibilidad de depósitos procedentes de focos cordilleranos. De tal manera ambos volcanes se habrían mantenido activos en probable contemporaneidad durante la época mencionada. Por cierto, no obstante tal posible coincidencia, la emisión de cenizas y deyecciones tuvo distinto alcance territorial. Este fenómeno habría tenido significación circunscrita a un ámbito comarcal, en el caso del cerro Diablo, y muy extendida en el caso del Reclus. Esta formidable caldera habría explotado virtualmente y sus cenizas, llevadas por los vientos, cubrieron un área muy vasta de la Magallania, alcanzando como se ha visto hasta varios centenares de kilómetros hacia el este y sudeste.

Coincidente con esta actividad volcánica habría sido otra, de carácter sísmico, originada en la falla del sector occidental del Estrecho como producto del roce entre las placas de Scotia (austral) y Sudamérica. Las evidencias de un colosal movimiento, con carácter de terremoto (¿o varios?), que debió convulsionar la región meridional americana, se han encontrado en los desprendimientos de rocas en las cuevas del Milodón, del Medio, del lago Sofía, de Las Buitreras, de Los Toldos, de Fell y Pali Aike, enumeración que basta para dimensionar la magnitud geográfica que pudo alcanzar el fenómeno tectónico y sus posibles proporciones catastróficas.

Para completar la descripción del perturbador ciclo natural que nos ocupa, cabe hacer mención al proceso de la sequía que se hizo sentir con fuerza en contemporaneidad con dos de los fenómenos mencionados: las erupciones volcánicas y la transgresión marina, circunstancia de común ocurrencia en la historia geológica del planeta, de modo particular en Fuego-Patagonia, según lo afirmado por Väinö Auer[17]. En este contexto es posible conjeturar acerca de si este factor incidental pudo asumir características más severas en Magallania oriental (zona esteparia), debido al régimen eólico vigente, originándose un proceso erosivo con resultados de empobrecimiento de la cubierta vegetal y aun de denudación del suelo.

Es tiempo de hacer algunas consideraciones respecto de las consecuencias de distinto grado que tuvo para la vida natural este período que se prolongó aproximadamente por dos y medio milenios (*circa* 6500-4000 a.C.).

Si bien, con seguridad, el ciclo descrito debe ser entendido y situado entre los acontecimientos propios de la historia evolutiva de nuestro planeta, sus consecuencias afectaron de diversa manera a los componentes ambientales y aun a la geografía territorial, explicando en conjunto "el gran cambio" que se procura definir.

Desde luego, la expresión geográfica fue acercándose de modo progresivo a su configuración actual, generándose en el correspondiente proceso basado en

la interacción de los fenómenos de deglaciación terrestre y transgresión marina, situaciones sobrevinientes de insularidad y reducción de área. Los componentes ambientales variaron, a su tiempo, a veces en forma sustancial, como ocurrió con la alteración que debió darse entre un entorno biótico de carácter propiamente terrestre, como era el vigente hasta aproximadamente 7000 a.C., y la situación ambiental mixta terrestre-marina que lo sucedió luego de la ingresión oceánica. Todas estas circunstancias, asociadas a las derivadas de los otros fenómenos descritos, separada y conjuntamente, ejercieron influjo sobre la biota en grado difícil de ponderar, que debió ser más notorio en las zonas fronterizas. En el transcurso de los siglos que abarcó el período de que se trata, se sucedieron las modificaciones mayores y menores, con seguridad interactuando e influyéndose recíprocamente, de manera tal que ningún componente del sistema ecológico pudo sustraerse a ellas.

En lo que se refiere a la vegetación, los antecedentes todavía escasos permiten únicamente hacer una caracterización general, pues al parecer en todo tiempo hubo variaciones distritales. Así, su proceso vital condicionado esencialmente por el factor climático, mostró una evolución señalada por una reducción de la estepa y la consiguiente expansión de los bosques de fagáceas. Este proceso fue particularmente notorio a partir del 8000 a.C. en sectores como el sur de la Tierra del Fuego (Harberton, Puerto Williams) y la península de Brunswick (Puerto del Hambre), y desde 6500-6000 a.C. en Ultima Esperanza (Cueva del Milodón), en todos estos lugares con predominio de *Nothofagus betuloides*. En la estepa, las condiciones climáticas alteraron la composición vegetal, perdiendo predominancia las gramíneas en beneficio de las compuestas y la murtilla (*Empetrum*), circunstancia que significaría la disminución de la capacidad alimentaria de las praderas y, por ende, la reducción paulatina de las poblaciones de herbívoros.

La fauna fue afectada de distinta manera. Así la transgresión marina al generar situaciones de insularidad estableció barreras prácticamente infranqueables para el desplazamiento de los mamíferos, circunstancia que a su tiempo significó, por razones que se ignoran, que muchas especies que habitaban desde largo tiempo atrás en el territorio de la actual Patagonia continental, no lo hicieran en la isla grande de Tierra del Fuego, tras la ruptura del doble istmo que las unía. Así se explica la ausencia histórica de félidos (puma, gatos silvestres), cánidos menores (zorro de pampa), mustélidos (chingue, quique, huroncito), así como del huemul y de un ave cursora, el ñandú. Por otra parte, el aislamiento por razones de insularidad, que no sólo se dio entre las islas de todo tamaño y la tierra firme continental, sino también en sectores de esta última, como fue la zona nororiental de Magallania donde el río Santa Cruz llegó a conformar una barrera intraterrestre, contribuyó a la subespeciación de cánidos mayores (Tierra del Fuego, islas Hoste ¿y Riesco?), roedores y también de algunas aves, en especial pajarillos.

Las situaciones ambientales derivadas de los cambios climáticos, la sequía y desertización, y las erupciones volcánicas influyeron a su tiempo generando situaciones críticas que afectaron a las comunidades animales, especialmente a los mamíferos, en lo tocante a sus poblaciones, llegando a ocasionar en más de algún caso, reducciones sensibles en el número de individuos y aun la extinción temporal o definitiva de géneros y especies en distintos distritos o en sectores territoriales más extensos.

Una consideración particular merece lo acontecido con la megafauna pleistocénica que desapareció virtualmente durante el Holoceno Temprano. Se trata de un fenómeno que no fue exclusivo de la Magallania, sino que se dio en simultaneidad a lo largo y ancho del continente americano, desde Alaska a la Tierra del Fuego. Va de suyo que se trata de una de las materias de más apasionante preocupación para muchos estudiosos, en especial para paleoambientalistas, paleozoólogos y arqueólogos.

Para explicar el fenómeno extintivo se han propuesto distintas hipótesis y teorías, que van desde la presión cinegética ejercida por los cazadores paleoindios sobre las especies herbívoras que conformaban los recursos alimentarios más apreciados; la ocurrencia de circunstancias naturales catastróficas, las enfermedades, la competencia interespecífica y la vigencia de un acentuamiento de la aridez, entre otras causas, sin que ninguna resulte particularmente satisfactoria para explicar más que la extinción de especies, la de conjuntos de fauna completos. De allí que parece darse un consenso en la concurrencia de distintos factores, para entender uno de los fenómenos ambientales más notables del Cuaternario americano.

Se trató de un proceso desarrollado durante varios siglos, quizá con episodios de duración breve en los que el fenómeno pudo agudizarse. Sin excluir la posible intervención de otros factores, convenimos especialmente con Borrero, en cuanto a las causas posibles de la extinción de la megafauna pleistocénica en el Holoceno Temprano de la región meridional americana: las erupciones volcánicas, la sequía y desertización, y la caza intensiva.

En lo que se refiere al primer aspecto, la experiencia histórica reciente (volcán Hudson, 1991) ha permitido comprobar las consecuencias desfavorables que los depósitos de cenizas sobre el terreno, así como la contaminación del aire ambiente por agentes químicos procedentes de los volcanes en erupción, traen para el ganado doméstico, en especial para los bovinos y equinos. Los animales son rápidamente afectados en las vías respiratorias y digestiva con resultado de progresivo debilitamiento y muerte a corto plazo. Esta circunstancia conocida, permite conjeturar por analogía respecto de la vigencia de situaciones semejantes en el pasado, tanto para las áreas próximas como para las situadas hasta dos o más centenares de kilómetros de los focos de actividad.

Es así que las erupciones holocénicas de los volcanes Reclus y Cerro Diablo debieron afectar a los ecosistemas del entorno, provocando disminuciones en las poblaciones de herbívoros de todo tamaño, circunstancia que a su tiempo, y sin perjuicio de una acción directa, debió influir indirectamente sobre las especies predatoras de aquéllos, afectando igualmente su número.

En cuanto al proceso de sequía y al subsiguiente de desertización, no debieran caber dudas sobre su incidencia siquiera sobre parte del bioma estepario, al reducir la capacidad de sustento de las praderas, originando la competencia entre especies en ecosistemas vegetalmente empobrecidos, que debió resultar fatal para las menos aptas y, otra vez, repercutiendo en la cadena trófica. La situación pudo agravarse temporalmente en épocas ventosas, durante las cuales debió acelerarse y extenderse el proceso erosivo, con consecuencias catastróficas para los géneros supérstites sometidos a una irreversible cuanto insuperable presión debilitadora. De esta manera, en opinión de Ochsenius, la aridez progresiva que se hizo sentir sobre distintas zonas

de Sudamérica en el período de transición entre el Pleistoceno y el Holoceno, fue un factor determinante en la extinción de la megafauna y otras especies animales[18]. Otros autores, entre ellos Markgraf, han postulado que los cambios ambientales en la época de que se trata fueron decisivos para la extinción de algunas especies herbívoras, en especial de los caballos salvajes, y para la reducción drástica en el número de guanacos, como en este caso lo sugiere la ausencia de sus restos en los niveles correspondientes de los asientos arqueológicos.

Resta, por fin, considerar el efecto de castigo que la caza de los paleoindios debió tener sobre la megafauna.

Se ha dicho antes que los hombres primitivos tuvieron en los recursos ambientales terrestres la fuente riquísima para su sustento. El arqueólogo norteamericano Thomas Lynch sostiene que la explotación consiguiente fue tan intensa y completa, como mal adaptada a la ecología natural, que produjo un efecto devastador sobre las especies animales[19]. Por otra parte, la caza fue de carácter selectivo, presionándose sobre las especies más rendidoras, en el caso de Magallania sobre los caballos -que debieron ser verdaderas "despensas ambulantes"-, provocando el colapso de la especie en circunstancias contextuales de reducción poblacional debido a la concurrencia de otras causas. El cazador paleoindio habría asestado así el golpe de gracia a un animal que le había sido utilísimo bajo distintos respectos y que había acompañado su trashumancia por espacio de milenios.

Circunstancias sobrevinientes de necesidad alimentaria imperiosa habrían exigido, una vez que los recursos fáunicos preferidos se hicieron escasos o faltaron, dirigir la predación hacia otras especies supérstites y, de tal modo, sucesivamente, se habría posibilitado la repetición del proceso extintivo.

Así entonces debió desarrollarse el dramático fenómeno que en episodios sucesivos o en un proceso prolongado por siglos, significó la extinción de una decena, sino más, de especies, casi todas de megamamíferos, que habían sido testigos del arribo y establecimiento humano en la región austral de América.

Sobre la base de estos antecedentes, procede hacer algunas consideraciones acerca de la forma en que el ciclo de fenómenos naturales afectó la existencia de los paleoindios. Aunque es lícito formular conjeturas en este respecto, hay indicios que no obstante ser escasos les sirven de sustentación y permiten calcular sus efectos, quizá devastadores, sobre los humanos, bien fuera por la sucesión de los mismos en el tiempo, o por situaciones episódicas o, al fin, por la suma de causas sobrevinientes.

En efecto, las investigaciones arqueológicas realizadas en Cueva Fell y otros yacimientos antiguos dan cuenta de un hiato o interrupción de las ocupaciones hacia el 6000 a.C., lo que sugiere la vigencia de situaciones ambientales desfavorables para la vida en los correspondientes lugares de asentamiento.

Pudo darse, entonces, una concurrencia de sucesos ingratos que debieron afectar anímicamente a los cazadores, en un grado tal que motivó el abandono de territorios de caza. De entre los fenómenos que se han mencionado, los más determinantes debieron ser el volcánico y el tectónico. En efecto, uno y otro con su natural y terrorífico acompañamiento, habrían empavorecido a los cazadores, más todavía si se dieron secuencias dañinas o trágicas, como tal vez pudo suceder con los ocupantes de la cueva Fell, paraje donde Bird juzgó como probable la ocurrencia de un episodio

catastrófico, posiblemente de carácter sísmico, que habría causado la muerte de parte del grupo familiar, o de todo él (ocho individuos), que posteriormente fue sepultado en la cueva del cerro Sota[20].

Teniendo en consideración que el número de habitantes durante el período paleoindio debió ser harto exiguo y que, por tanto, las unidades grupales no debieron reunir más de algunas decenas de personas, la pérdida de varios integrantes de la comunidad, como ocurriera en el caso con el que se ejemplariza, debió resentirla seriamente con un efecto devastador para el ánimo colectivo. Si a ello se agregan las consecuencias de los mismos y otros factores concurrentes sobre el ambiente, en especial sobre sus especies preferidas, se configura una situación dramática que debió repetirse en distintos parajes de los sistemas de ocupación durante largo tiempo y que, a la larga, debió provocar una reducción notoria en la población humana, relegándola tal vez en algunos lugares con un carácter semi-relictual. Se habría cerrado de tal manera el ciclo más antiguo en la historia del hombre en Magallania extendido por algo más de cuatro milenios.

En verdad, lo acontecido había sido una mutación profunda y de consecuencias trascendentales en la secuencia histórica del territorio austral americano.

4. La edad del guanaco

La restauración de la vida

Durante el extenso período cuyas perturbadoras consecuencias han quedado bosquejadas, debió producirse el reacomodo de los componentes vitales a las nuevas condiciones ambientales, proceso tal vez lentísimo y tan misterioso como otros contemporáneos y precedentes, circunstancia que debió afectar de manera particular al hombre, dada la fragilidad de su presencia, fundamentalmente por causa de su exigüidad numérica.

Uno de los grandes enigmas de la prehistoria austral estriba en la indeterminación de lo que pudo acontecer durante el período que se sitúa entre el término de las formas culturales paleoindias (Períodos I, II, e inicio del III de Bird, o Período Temprano de Massone) y el comienzo de otras expresiones, que tanto pudieron corresponder a las propias de una nueva corriente pobladora -y su fusión con los restos de la tradición preexistente-, cuanto reflejar la madurez de un proceso evolutivo condicionado por las adaptaciones ambientales. Este cono de sombra cubre uno y medio milenios.

Sin excluir la posibilidad de una vigencia anterior, la vida habría retornado en el área del cerro Benítez y en el valle inferior del río Gallegos, después del 6000 y antes del 5400 a.C., si nos atenemos a los fechados conocidos hasta el presente (1990). Consta, en efecto, la presencia de cazadores en la cueva del Milodón (BM-1207-A: 7785 ± 747 A.P.) y en el alero Pedro Cárdenas (PITT-0706: 7415 ± 165 A.P.), para el primer sector, y en la cueva de Las Buitreras (CSIC 7670 ± 70 A.P.), para el segundo. Esta antigüedad admite correlación con los fechados obtenidos para el poblamiento correspondiente en la Patagonia central (norte de Santa Cruz, en zonas como Alto

Río Pinturas y Los Toldos: aproximadamente 7300 A.P.). En cambio, respecto de un sitio de anterior importancia focal como la cueva Fell, los antecedentes cronológicos más próximos a los primeros consignados resultan ser varios siglos menos antiguos, circunstancia para cuya explicación conjeturamos acerca de la ocurrencia de algún suceso local, quizá volcánico, que afectó al sitio y su comarca vecina, retardándose así la reocupación humana.

En cuanto al origen de este nuevo poblamiento, es posible que los cazadores que recolonizaron el área del cerro Benítez pudieran haber integrado una segunda corriente inmigratoria en la Magallania y, como la original, procediendo de las comarcas periandinas de la Patagonia central, originando casi de inmediato dispersiones exploratorias que habrían alcanzado hasta el valle inferior del Gallegos. Otra alternativa es que en ambos distritos (y también en otros) hubieran quedado grupos relictuales aislados del poblamiento paleoindio, los que reocuparon los parajes naturalmente más atractivos y productivos para su existencia, interpretación que no excluye la posibilidad de una fusión con nuevos pobladores, originándose un mestizaje con características somáticas y culturales metamórficas.

De ese modo, en la primera hipótesis que se postula, Ultima Esperanza habría cumplido de nuevo un papel determinante en lo tocante a la vida humana en el meridión, esta vez en lo referido a su restauración. Así, aquí, bajo circunstancias ambientales progresivamente favorables -literalmente al calor del óptimum climático- la población se habría multiplicado posibilitando, al cabo de algunos siglos, el fraccionamiento y la dispersión colonizadora hacia otras comarcas del oriente, sudoriente y centro del territorio magallánico. Una de estas corrientes de dispersión habría reocupado parajes del área volcánica vecina al río Chico, tales como las cuevas Fell y Pali Aike, y laguna Thomas Gold, durante los siglos iniciales del quinto milenio antes de Cristo. Es posible que alguna o varias de las bandas componentes incursionaran hacia el sur, penetrando en Fueguia luego de vadear en algún punto el curso de aguas que se interponía entre ésta y Patagonia, antes de que el mismo deviniera una barrera infranqueable. No podría excluirse la posibilidad de que se tratara de un relicto de la colonización paleoindia que sobrevivió aislado, una vez que se produjo la separación entre Patagonia y Tierra del Fuego. Como hubiera sido, esos cazadores avanzaron profundamente por el territorio fueguino, alcanzando el borde del mar en el canal Beagle, en la localidad de Túnel, hacia el 5030 a.C. (Beta 2517: 6980 ± 110 A.P.). Estas incursiones hasta tan alta latitud se repitieron ocasionalmente durante el curso del quinto milenio antes de nuestra era.

En este esquema interpretativo cabe incluir a los hombres que habitaron en el sector sudoccidental del distrito central magallánico (Laguna Blanca-Río Verde-Ponsonby). De ellos se sabe por los resultados de las excavaciones realizadas en Ponsonby bajo la dirección de Dominique Legoupil (1994-1998), que dan cuenta de la presencia de cazadores terrestres cuya principal fuente alimentaria era el guanaco, entre mediados del octavo y el quinto milenios antes del presente, y cuyas características culturales eran semejantes a las conocidas para los grupos humanos que habitaban en otros distritos de la Magallania.

Compartiendo tal vez varios de los rasgos definitorios esenciales de sus antecesores paleoindios, estos cazadores del período cultural medio se diferenciaban de aquéllos

en lo tocante al bagaje ergológico, más propiamente en cuanto a la tecnología de fabricación. Así, desaparecidas paulatinamente las puntas "cola de pescado" por razón de los cambios adaptativos exigidos por las condiciones ambientales, fueron sustituidas por puntas bifaciales apedunculadas, de forma foliácea, utilizadas como aquéllas en dardos arrojadizos, y además por otra variedad de puntas triangulares de base recta o ligeramente convexa, que tanto pudieron servir para herir a la caza, como, provistas de mango, para ser empleadas como cuchillos. Son igualmente característicos de esta expresión tecnológica, los pequeños raspadores frontales con dorso rebajado para ser enmangados, herramientas que coexistían con raspadores de mayor tamaño y raederas. Estas piezas, en algunos grupos pertenecientes a esta cultura, fueron fabricadas a base de láminas líticas, algunas de apreciable tamaño.

Pero, fuera de toda duda, el instrumento tipificador de la tecnología y de los nuevos hábitos cinegéticos de estos cazadores fue la boleadora, a juzgar por su recurrente presencia en niveles arqueológicos adscritos al período histórico de que se trata, y en especial por su variedad y abundancia, como es el caso del sitio Cañadón Leona. En el conjunto artefactual de este interesante yacimiento, descubierto y excavado por Bird en 1935, hay distintas variedades en cuanto a tamaño y forma, especialmente bolas aovadas pequeñas, con surco longitudinal, lo que sugiere su empleo intensivo y especializado en la actividad cinegética. Estos instrumentos han sido encontrados en Cueva Fell y Pali Aike, así como en superficie en el sitio de la laguna Thomas Gold, circunstancia que lleva a conjeturar, que el área centro-oriental de Magallanes pudo ser el distrito en donde alcanzó mayor desarrollo esa tecnología y un empleo más intensivo el instrumento, presumiblemente debido a las características fáunicas sectoriales.

Los cazadores del período medio fabricaron herramientas óseas como sus antecesores, algunas de las cuales fueron tipos exclusivos de su cultura. La elaboración de estas piezas, como las de piedra, incluía ocasionalmente incisiones ornamentales que se relacionaban con algunas expresiones propias de su arte parietal. Las manifestaciones de este carácter, que han sido atribuidas a los cazadores del período medio, conforman un estilo distintivo de Magallanes, definido por figuras simples y complejas, formas geométricas (series de puntos, trazos paralelos, líneas, círculos simples y concéntricos, etc.), antropomorfos y zoomorfos esquemáticos, en fin, con predominio de los colores rojo y negro. Aunque emparentado estilísticamente con las expresiones rupestres de más al norte (Lago Argentino, Río Pinturas), el arte parietal meridional es menos vistoso y espectacular, escaseando los negativos de manos y escenas. Admite modalidades que diferencian dos subestilos, uno propio del área Cerro Benítez-Lago Sofía, y otro para el distrito central magallánico (Río Chico, Cañadón Leona), que también se encuentran interrelacionados. Para completar el bosquejo de sus características culturales, cabe hacer mención a sus costumbres funerarias, con uso de arcilla roja para la sepultación de los cadáveres los que, al parecer, no siempre eran objeto de cremación ritual.

Hemos denominado *edad del guanaco* al extenso período histórico en cuya consideración nos encontramos y que cubre ocho milenios desde la restauración de la vida humana en la Magallania hasta fines del siglo XIX, dado el papel que jugó este camélido en la existencia de los pueblos aborígenes, fundamentalmente de los

cazadores nómades de tierra adentro. Si el caballo salvaje había sido utilísimo para los paleoindios, tanto lo era y lo sería el guanaco para sus sucesores, generando en su respecto un mayor grado de dependencia que el que aquéllos pudieron tener respecto del equino, pues durante el Pleistoceno Tardío y el Holoceno Temprano los mismos tuvieron otras opciones de caza; en cambio éstos dependerían básicamente del camélido para la satisfacción de buena parte de sus necesidades primarias, en un grado tal de relación que determinaría la evolución de la vida y la cultura indígenas. Esta dependencia del guanaco no debió ser coetánea con la restauración de la vida humana, sino en tanto se produjo el crecimiento numérico de los camélidos y su predominio relativo en la composición de la fauna terrestre, lo que conduce a suponer que durante el primer tiempo, esto es, en la parte inicial del período cultural medio, la presión cinegética había tenido un carácter multiespecífico, quizá preferentemente sobre la avifauna y mamíferos menores (distrito central magallánico). En el ámbito patagónico meridional el guanaco desempeñó históricamente, un papel determinante como abastecedor de recursos diversos para la vida humana, tal y como lo fue el reno en latitudes boreales.

El desarrollo de aquel mamífero fue doblemente favorecido, primero por la ausencia de herbívoros competidores, salvo el huemul, cuyo número al parecer nunca fue importante, y por las excelentes condiciones ambientales del período hipsitermal, circunstancia igualmente propicia para el desarrollo de otras especies. En efecto, el lapso comprendido entre el sexto y el tercer milenio antes de nuestra era se caracterizó, en general, por una bonanza climática sostenida y definida por un régimen térmico notoriamente más cálido que en períodos anteriores, y que el actualmente vigente, con incremento de la humedad, lo que favoreció la expansión de los bosques siempre verdes y caducifolios hacia el este y el norte, el desarrollo de comunidades de matorrales y de *taxa* herbáceos, según se comprueba por los estudios de la vegetación realizados por Moore sobre restos arqueobotánicos extraídos de la cueva del Milodón y por Markgraf sobre muestras polínicas procedentes de la cueva Fell. En tales condiciones ambientales la vida humana pudo desarrollarse espléndidamente, particularmente en distritos de alta productividad natural como Ultima Esperanza y el centro-oriente de Magallanes, a juzgar por las evidencias culturales que han ido encontrándose en distintos lugares de estas áreas, lo que, por cierto, no excluye una dispersión progresiva hacia otras zonas del ecúmene, inclusive marginales. El crecimiento poblacional, sin ser "explosivo" debió ser notorio, comparado con el escaso número de habitantes del período paleoindio, permitiendo así asegurar la permanencia y la continuidad del hombre en el meridión americano.

En lo referido a la evolución cultural, el período medio marca la diferenciación entre las formas de vida propia de los cazadores-recolectores de Patagonia y la correspondiente a los hombres de Fueguia, debido a la separación geográfica definitiva de esos territorios. Tal circunstancia hubo de imponer procesos evolutivos diferenciados, aunque con expresiones asombrosamente parecidas, no siempre cronológicamente correlacionables. Este es un aspecto particularmente interesante, que es materia de actual preocupación en lo tocante a hipótesis explicativa de las evoluciones divergentes, de los grupos humanos que poblaron la Magallania tras el tiempo de los grandes cambios naturales.

***Cronología ocupacional durante el Período Cultural Medio (cazadores terrestres)* ***

Sitio	Edad radiocarbónica		Fecha		Distrito
Laguna Tom Gold		¿7920/4560? A.P.			Mag. central
Cueva del Milodón	(BM-1207-A)	7785 ± 747 A.P.	5835	± 747 a.C.	U. Esperanza
Las Buitreras	(CSIC-372)	7670 ± 70 A.P.	5720	± 70 a.C.	Mag. central
Ponsonby	(GifA-95556)	7450 ± 80 A.P.	5500	± 80 a.C.	Mag. central
Alero P. Cárdenas	(PITT-0706)	7415 ± 165 A.P.	5465	± 165 a.C.	U. Esperanza
Túnel	(Beta-5217)	6980 ± 110 A.P.	5030	± 110 a.C.	T. del Fuego
Cueva Fell	(I-5138)	6740 ± 130 A.P.	4790	± 130 a.C.	Mag. central
Ponsonby	(Gif-10140)	6690 ± 130 A.P.	4640	± 130 a.C.	Mag. central
Túnel	(AC-474)	6680 ± 210 A.P.	4730	± 210 a.C.	T. del Fuego
Cueva Fell	(I-5141)	6550 ± 115 A.P.	4610	± 115 a.C.	Mag. central
Cueva Fell	(I-5140)	6485 ± 115 A.P.	4535	± 115 a.C.	Mag. central
Ponsonby	(Gif-1048)	6370 ± 160 A.P.	4420	± 160 a.C.	Mag. central
Cueva del Milodón	(BM-1204-B)	5643 ± 60 A.P.	3693	± 60 a.C.	U. Esperanza
Alero Marazzi	(Gif-1033)	5570 ± 400 A.P.	3620	± 400 a.C.	T. del Fuego
Ponsonby	(Gif-1052)	5520 ± 140 A.P.	3570	± 140 a.C.	Mag. central
Cueva del Milodón	(BM-1201-B)	5395 ± 58 A.P.	3445	± 58 a.C.	U. Esperanza
Cueva del Milodón	(BM-1201-A)	5366 ± 55 A.P.	3416	± 55 a.C.	U. Esperanza

* Selección del autor

El dominio del medio marítimo

Quizá el aspecto más apasionante en la consideración del acontecer humano durante el período cultural medio, es el que se refiere a la aparición de los cazadores-recolectores marinos, que al promediar el quinto milenio antes de la era cristiana irrumpieron en el cuadro étnico y cultural de la Magallania, hasta entonces animado únicamente por la gente de tierra adentro.

Las circunstancias naturales, por lo demás, eran propicias para que así ocurriera. De una parte, el receso glaciar y de otra la ingresión marina habían provocado en pocos milenios un cambio sustancial en la configuración geográfica del sur americano, una de cuyas consecuencias más importantes fue la penetración de las

aguas oceánicas en el interior del territorio, invadiendo las antiguas cuencas glaciarias, simas y fallas geológicas, lo que permitió el desarrollo de nuevos ambientes bióticos. Otra consecuencia, ahora directamente sobre el flanco occidental del territorio magallánico, fue la apertura de vías de intercomunicación con la región archipielágica situada al norte de los 47° de latitud, zona litoral en la que se dio, bajo distintas características, el fenómeno de recomposición y extensión de la vida natural. De esa manera, con seguridad desde antes de siete mil años atrás, los ambientes marinos pasaron a integrar el gran bioma meridional, quedando así abierta la posibilidad para su aprovechamiento por el hombre.

Aunque no debe excluirse la posibilidad de alguna incursión ocasional en procura de los recursos costeros por parte de la gente de tierra adentro antes de la ingresión marina, como parecen demostrarlo algunas escasas evidencias arqueológicas, resulta difícil aceptarla como un hábito si se recuerda que el litoral atlántico distaba sobre un centenar de kilómetros de los sitios habitados más orientales, mediando entre éste y sus zonas de recorrido frecuente un trecho de territorio de baja productividad, de allí que parece más sustentable afirmar que la explotación en forma de esos recursos debió iniciarse hacia el octavo milenio antes del presente, una vez que se estabilizaron las nuevas condiciones ambientales, al cabo de los grandes cambios del tiempo precedente. En suma, una cultura basada en el aprovechamiento de los recursos marinos, únicamente pudo adquirir vigencia aproximadamente a contar de esa época.

Para explicar el origen de los cazadores-recolectores marinos han surgido dos hipótesis: una, la más antigua o tradicional, que vincula su presencia austral con el gran movimiento migratorio norte-sur de los pueblos costeros del Pacífico; otra, más reciente y novedosa, que postula su existencia cultural como el producto de un proceso adaptativo protagonizado por cazadores terrestres, relicto humano de la ocupación paleoindia.

Respecto de la primera, lamentablemente la ciencia histórica se enfrenta con la insuficiencia de informaciones, que permitan reconstruir de manera coherente el fenómeno vital del sudoccidente chileno. Sólo en los últimos años se han iniciado investigaciones de carácter sistemático en sectores tales como las islas Guaitecas y de los Chonos, en Aysén, y Wellington y alrededores, en Magallanes, que permitirán hacer mayor luz para develar el misterio del poblamiento primigenio del mundo de los archipiélagos. Ello de una parte; de otra, la vigencia de circunstancias geomorfológicas y tectónicas que han producido variaciones en el litoral, incluyendo hundimientos, con desaparición de posibles sitios de asentamientos humanos, así como de carácter climático, pues la humedad excesiva propia del distrito ha contribuido al rápido deterioro del material orgánico existente en los yacimientos, sin excluir, por fin, las acciones antrópicas de vandalismo pasadas y recientes, todo lo cual hace de la tarea investigadora una empresa ciertamente ardua.

Los antecedentes que se poseen hasta el presente apuntan hacia el litoral de Reloncaví y su inmediato entorno como el foco de irradiación próximo en términos de a lo menos siete milenios del poblamiento del territorio sudoccidental americano (isla de Chiloé y archipiélagos), como consecuencia de una progresiva adaptación de los cazadores terrestres al medio marítimo. Pero también podría aceptarse otra hipótesis

explicativa, esto es, la que se refiere al desplazamiento de canoeros a lo largo del litoral del Pacífico partiendo desde altas latitudes en Norteamérica, los que habrían arribado a la zona geográfica mencionada dos o tres milenios antes[21].

En la primera hipótesis, que nos parece más sugerente, los cazadores de tierra adentro habrían encontrado en la zona litoral las condiciones ambientales propicias para una paulatina evolución cultural orientada a la utilización de los recursos marinos, circunstancia que debió facilitar un rápido proceso adaptativo. Estudios recientes de la vegetación referidos al Holoceno de esa región insular permiten concluir que entre 9500 y 7000 años antes del presente se dieron allí condiciones de clima favorables, con temperaturas mayores a las actuales y una pluviometría menor, con desarrollo del bosque valdiviano[22]. En un ambiente semejante debió prosperar con generosidad la vida natural y darse por tanto una gran disponibilidad y variedad de recursos para la existencia humana. Si hasta entonces el progresivo desplazamiento austral de estos individuos proclives al medio marino había sido, probablemente, terrestre -por el borde costero continental-, las nuevas condiciones ambientales y geográficas les habrían impuesto el desafío de la conquista de los distintos litorales archipielágicos. ¿Fueron ellos entonces los inventores de la tecnología náutica? La clave para entender la todavía enigmática cultura canoera se guarda en lo profundo de los yacimientos arqueológicos de la costa meridional de Llanquihue y en los de la isla grande de Chiloé.

En algún momento de la permanencia de los primeros grupos arribados a la isla de Chiloé, quizá hacia el término del período mencionado, se produjo la invasión de cazadores-recolectores procedentes del continente, allende el canal de Chacao, lo que no excluye la posibilidad de contactos pacíficos previos, que daría origen a un mestizaje metamórfico con parte de la población preexistente y al consiguiente cambio cultural, pero también, según lo ha postulado Junius Bird, la misma circunstancia habría generado la migración forzada de algunos grupos canoeros hacia los archipiélagos del sur[23]. Estimamos que ello habría podido ocurrir antes del 5000 a.C.

Se habría iniciado de tal manera el fenómeno migratorio de los cazadores marinos, con una duración de siglos, desarrollado sobre territorios progresivamente menos acogedores que el chiloense, particularmente en lo climático, aunque abundantes en recursos alimentarios terrestres y acuáticos (intermareal). Las secuencias de ese lento desplazamiento debieron ser en primer término el archipiélago y tierras de las Guaitecas, Chonos y Taitao -la Chonia histórica-, para penetrar más tarde en el bravío islario occidental de la Magallania.

"Costas indefinidas de granito con su cinturón de bosques podridos, rocas desnudas que se congregan hasta el infinito, todas cortadas de cuencas, pantanos, hendiduras por donde chorrean las aguas, vastas lagunas totalmente desiertas, tal es la "tierra" desordenada, de una grandeza lúgubre y solitaria, de una eterna desolación...". Así, en acertada síntesis, Joseph Emperaire describiría el ambiente y paisaje característicos del archipiélago patagónico que conocería durante una prolongada permanencia[24]. Es una visión que poco o nada debió cambiar en el curso de los milenios; quizá, todavía, la realidad primigenia fue mucho más dura.

¿Qué pudo mover a esos ignotos cuanto esforzados hombres y mujeres a adentrarse temerariamente en ese salvaje y misterioso laberinto? En la comprensión de esta

cuestión desechamos las hipótesis valederas para otros pueblos y territorios. No debió tratarse, pues, de un movimiento forzado por un crecimiento demográfico "excesivo", ni tampoco por el agotamiento de los recursos alimentarios, ya que el extenso territorio marítimo brindaba espacio y sustento suficientes para un grupo conformado por bandas poco numerosas. Otra vez, conjeturamos, debió ser el incontenible afán de aventura que anida en lo recóndito de todo ser humano.

De tal modo, mientras algunas partidas pudieron establecerse, hubo otras en vanguardia que fueron penetrando, conociendo y recorriendo las vías acuáticas, dominando progresivamente el entorno en la medida que adelantaba su adaptación al mismo. En la posibilidad, ellos habrían sido los portadores de la "cultura de los cuchillos de concha", cuya difusión se ha constatado a lo largo del extenso litoral fuegopatagónico. Si quedaron vestigios de los asentamientos que jalonaron el posible trayecto por incontables sitios, de preferencia bahías y caletas abrigadas, ellos permanecen ocultos por la húmeda maraña, si es que no se han perdido para siempre bajo el mar.

El hallazgo de yacimientos de alta antigüedad haría más consistente la hipótesis de desplazamiento litoral norte-sur, en cuyo apoyo parece concurrir la antropología física a través de estudios craneológicos que sugieren una posible diferenciación entre los pueblos de culturas marítimas y terrestres. Se requiere disponer de evidencias que expresen una cierta gradualidad ocupacional o de avance, pues no parece lógico aceptar "saltos" en un ambiente geográfico rudo y primitivo como pocos, y más bien se impone la posibilidad de un lento tracto exploratorio. Tal evidencia ha comenzado a tenerse con hallazgos como el ocurrido en la cueva de Ayayema, isla Madre de Dios, situada hacia los 51° 21' de latitud austral, en el archipiélago del mismo hombre. Allí, Dominique Legoupil encontró el año 2000 un esqueleto humano que al ser fechado dio una antigüedad de 4520 ± 60 años antes del presente, dato que ha superado en casi tres milenios a los conocidos hasta entonces, todos correspondientes al comienzo de la era cristiana. Lo que hace más interesante y aun sugerente el hallazgo es la modalidad de sepultura en cueva, conocida tanto para el archipiélago de los Chonos, como para el patagónico y el fueguino, circunstancia que daría cuenta de una cultura funeraria compartida a lo largo del vasto conjunto insular situado desde Chiloé al sur.

Así, en un prodigio de vitalidad, resistencia y coraje, como de tecnología náutica, esos esforzados cazadores se habrían desparramado a lo largo y ancho de los mares interiores de la Magallania para llegar a manifestarse históricamente por vez primera, de manera comprobada, al promediar el quinto milenio antes de nuestra era.

La segunda hipótesis que busca explicar el origen de la cultura de cazadores-recolectores marinos en Magallania se basa en un supuesto "arrinconamiento" de bandas paleoindias que habría ocurrido avanzado el Holoceno, situándose en el distrito de los antiguos lagos proglaciares de Otway y Skyring. Establecidas allí, en los términos propios de su trashumancia, las sucesivas generaciones habrían desarrollado su proceso adaptativo en la misma medida que el ambiente natural mutaba desde su condición lacustre a la marítima, generándose de tal manera una especialización progresiva, determinada por nuevas tecnologías y estrategias orientadas a la captura y recolección de los recursos del litoral y, al propio tiempo, una creciente preferencia,

y aun dependencia, alimentaria, lo que de cualquier modo no habría significado el abandono de la caza y recolección de recursos propiamente terrestres, actividad que habría devenido complementaria.

Para quienes han propugnado y propugnan esta hipótesis, entre otros Lautaro Núñez y Luis F. Bate, este fenómeno de mutación cultural y adaptación marina se habría debido a una mayor presión demográfica y al debilitamiento de los recursos interiores[25]. Pero, aun aceptando esta base hipotética, que presenta aspectos discutibles, y encontrándosela suficiente en términos de lógica y coherencia para explicar la evolución de la adaptación al ambiente marítimo y al aprovechamiento de sus recursos, no lo es sin embargo para explicar el porqué del surgimiento de la navegación como un aspecto esencial de la cultura. En efecto, habida cuenta de la extensión geográfica de los litorales interiores, debido a la conformación fisiográfica que fue adoptando el territorio hasta el fin del período del gran cambio, y a la consiguiente distribución de recursos sobre los mismos, no aparece aquella tecnología como la respuesta a una exigencia vital, desde que la exigüidad poblacional que debe suponerse existiera, combinada con la distribución de los recursos alimentarios y el nomadismo, precavían el agotamiento por sobreexplotación a base de un aprovechamiento sucesivo. Es debido a esta consideración que, a nuestro entender, la hipótesis que se comenta pierde parte de su consistencia.

Con todo, lo que tiene de interesante la misma es la posibilidad de ocurrencia del fenómeno de mutación coetánea: la natural, del ambiente terrestre lacustre al terrestre marítimo, y la cultural, de los cazadores que vivían de los correspondientes recursos, desarrollada a lo largo de algunos milenios y varias generaciones en un proceso ciertamente singular.

Un aspecto que no puede omitirse en la consideración de la materia, es la certidumbre de ocurrencia del fenómeno de que se trata en los mares y litorales de la banda occidental y austral del territorio, incluidas las aguas marinas interiores de la vertiente oriental, cualquiera que hubiera sido la vía de poblamiento humano. Con ella queda descartada, a falta de toda evidencia antigua, la consideración del litoral atlántico como ruta de migración cultural, sector que sólo en épocas históricas muy posteriores fue objeto de ocupación ocasional, únicamente por parte de pueblos cazadores terrestres. Por otra parte, debe recordarse que al tiempo de fraccionamiento de la gran cobertura gélida del occidente y sudoccidente magallánicos, que marcó el comienzo de la ambientación marítima de los depósitos lacustres proglaciares, la costa atlántica distaba mucho hacia el oriente respecto de su acotamiento ulterior conocido y en un contexto biótico empobrecido, que hace comprensible su elusión por el hombre.

Como haya sido, al fin, el origen del poblamiento, el hecho comprobado es que al promediar el quinto milenio antes de nuestra era algunos grupos de cazadores-recolectores marinos -poseedores por tanto, de una cultura diferenciada de aquellos que se movían tierra adentro- frecuentaban los litorales interiores del territorio.

De manera coincidente para los que postulan la segunda hipótesis comentada, los restos de los que hasta el presente son los más antiguos hombres del mar, que habitaron en el territorio meridional de América han aparecido concentrados de preferencia en el distrito central terrestre-marítimo de Magallania, en una curiosa y

hasta asombrosa proximidad temporal, lo que permitiría conjeturar acerca de un foco de poblamiento inicial situado en la costa oriental de la península de Brunswick -Punta Santa Ana-, con proyecciones de dispersión hacia el mar de Otway y más lejos, hasta el distante canal Beagle.

Sitios de canoeros con mayor antigüedad en Magallania*

Sitio	Edad radiocarbónica		Fecha		Distrito
Punta Santa Ana	(GrN-7612)	6410 ± 70 A.P.	4460 ± 70 a.C.		Patag. (Estrecho)
Pizzulic	(Ua-18929)	6225 ± 70 A.P.	4235 ± 70 a.C.		Mar de Skyring
Túnel	(Beta-3270)	6200 ± 100 A.P.	250 ± 100 a.C.		T. del Fuego (Beagle)
Seno Grandi	(Gif-8851)	6160 ± 140 A.P.	4210 ± 140 a.C.		T. del Fuego (Nassau)
Englefield	(Oxa-1182)	6100 ± 110 A.P.	4150 ± 110 a.C.		Patag. (Otway)
Lancha Packewaia	(CSIC-305)	5920 ± 90 A.P.	3970 ± 90 a.C.		T. del Fuego (Beagle)
Bahía Buena	(GrN-7614)	5895 ± 65 A.P.	3945 ± 65 a.C.		Patag. (Estrecho)
Bahía Colorada	(Gif-6930)	5500 ± 70 A.P.	3550 ± 70 a.C.		Patag. (Otway)
Ponsonby	(Gif-10784)	5380 ± 105 A.P.	3430 ± 105 a.C.		Isla Riesco
Ponsonby	(Gif-98311)	4920 ± 80 A.P.	2970 ± 80 a.C.		Isla Riesco
Ponsonby	(Gif-10785)	4870 ± 130 A.P.	2920 ± 130 a.C.		Isla Riesco
Cueva Ayayema	(Ua-18179)	4520 ± 60 A.P.	2570 ± 60 a.C.		Arch. Patagónico
Ponsonby	(Gif-10142)	4130 ± 75 A.P.	2180 ± 75 a.C.		Isla Riesco

* Selección del autor

Se habría iniciado así -o completado, en la posibilidad de la primera hipótesis- el dominio del mundo geográfico archipielágico, tan distinto bajo muchos respectos del propio de ultracordillera, en cuya caracterización física predominan la humedad y el frío como expresiones de un rigor ambiental excepcional. De allí que sorprende aún más el proceso de adaptación humana a unas condiciones naturales tan severas, en un grado tal que permitiría la existencia continuada por espacio de milenios hasta nuestros días. Sin duda que debió contribuir a ello la rica biomasa de aquel distrito, con una alta y variada productividad y oferta energética de recursos alimentarios, suficiente para asegurar una subsistencia y permanencia a pesar de la adversidad climática. Por fin, el rigorismo ambiental de que se trata admite variaciones locales o zonales a lo largo y ancho del extenso ámbito geográfico que corre entre el golfo de Penas y el cabo de Hornos, las que asumen un cariz más favorable en determinados sectores como la zona del canal Beagle y su vecindad, y, definitivamente, en las áreas marítimas subandinas del oriente.

De tal manera cupo a los cazadores marinos el mérito de la ocupación pionera de los territorios marginales del occidente y sudoccidente con que se configuró el progresivo y exitoso asentamiento humano en la variedad ambiental de Magallania, hacia el octavo milenio antes de nuestra época.

La unicidad cultural de la gente que ocupó los sitios que se han mencionado, y con seguridad otros todavía desconocidos, se basa en la similitud de su bagaje ergológico, con las aceptables variaciones propias de estilo de fabricación, y en la semejanza de sus hábitos alimentarios a base del aprovechamiento de idénticos recursos bióticos.

En lo que conforma un grado notable de especialización cinegética, esta gente se dedicó de preferencia a la captura de lobos marinos, nutrias y delfines y a la extracción de moluscos, a la caza de aves marinas y recolección de sus huevos, y también al aprovechamiento de algunos cetáceos que de tarde en tarde solían varar en las costas, lo que no excluye la posibilidad de ataque y captura de individuos enfermos o juveniles de menor tamaño. Por otra parte cazaban huemules o guanacos cuando su deambular los acercaba a los litorales en los que habitaban estos mamíferos, del mismo modo como colectaban variados frutos de la tierra con los que solían complementar los requerimientos de su dieta alimentaria.

Su utilería era diversa, fabricada a base de hueso, piedra, madera y otros materiales vegetales (cortezas, juncos). Característicos de su cultura material eran los instrumentos elaborados sobre huesos de mamíferos marinos, tales como puntas de arpón monodentadas y arpones multidentados serriformes, así como punzones, agujas, cuñas y otros objetos para distintos usos, instrumentos que en algunos casos eran decorados con incisiones. Su industria lítica, principalmente la referida a la confección de puntas de proyectil, revela vinculaciones con los pueblos cazadores del interior estepario que habían desarrollado algunas formas apedunculadas, pero admite cierta singularización por el empleo de la obsidiana como materia prima de particular cotización. Al parecer, sobre la base de los hallazgos arqueológicos, la cantera o fuente de aprovisionamiento de este material de origen volcánico, debió situarse en algún paraje de la cuenca del mar de Otway, dada la frecuencia de su aparición en los sitios del área, desde donde se habría irradiado su uso hasta lugares tan distantes como las costas del Beagle y aun tierra adentro, en el país estepario, circunstancia que sugiere una temprana interrelación con otros grupos humanos del territorio. Estos cazadores poseían asimismo una industria desarrollada a base de valvas de mariscos, tecnología simple que, de acuerdo con Bird, califica a un período cultural "del cuchillo de concha", que tuvo una extensa difusión geográfica, entre las islas de Chiloé y Navarino, aspecto que vincula culturalmente a los pueblos canoeros del sudoccidente americano.

Su capacidad de desplazamiento era el fruto combinado de la inventiva y habilidad tecnológica, con las que se había respondido en algún momento de su historia vital, al desafío de habitar y aprovechar el ambiente marítimo, adquiriendo al fin una invaluable experiencia náutica. Sus embarcaciones, de diseño sencillo, eran construidas con la corteza de fagáceas y no obstante su fragilidad conformaban un medio de transporte familiar eficaz, liviano y rápido, con lo que los intrépidos navegantes tenían a su alcance hasta los más intrincados vericuetos del piélago magallánico. Tal movilidad, por otra parte, les había llevado a diseñar una forma de habitación simple -un toldo

o ruca- de ocupación ocasional o periódica, conformada por una estructura cupular fija, construida con ramas, que se cubría con pieles de animales, por lo común de lobos marinos. Estas habitaciones estaban desperdigadas en distintos paraderos que integraban el sistema de recorrido de sus periplos navegatorios.

Los cazadores-recolectores marinos, como tantos otros pueblos primitivos, practicaban el chamanismo y debían por tanto poseer un conjunto de ceremonias mágicas y rituales con las que explicaban los fenómenos de su entorno, así como los propios del ciclo vital, y con las que además ordenaban su vida de relación. Es posible -a juzgar por lo que se sabe de los canoeros históricos- que tempranamente en su incansable deambular por el laberinto archipielágico, sus sensaciones anímicas se vieran fuertemente influenciadas o condicionadas por las características típicas de su paisaje -pantanos, hielos, lluvias- originándose un conjunto de creencias míticas elaboradas y transmitidas de generación en generación, que conformaban parte de lo que debió ser un rico acervo espiritual.

La dispersión de las comunidades cazadoras

En tanto así había ocurrido y ocurría en la vastedad terrestre y marítima de Magallania, proseguía el ciclo evolutivo de la naturaleza, cuyas expresiones caracterizadoras hacia el quinto milenio antes de nuestra era, se daban con la finalización de la bonanza climática hipsitermal y el desarrollo de transgresiones marinas, que elevaron el nivel de las aguas llegándose a líneas de costa situadas hasta ocho metros por sobre el nivel actual.

Según avanzaba el tiempo, el clima meridional pasó por una fase transicional: de cálido y seco que había sido hasta entonces, a cálido y húmedo entre 3000 y 2000 a.C., para posteriormente mostrar variaciones en ambas características, deviniendo al fin algo más fresco y seco, tal y como se conoce al presente.

Los antecedentes que se poseen son insuficientes como para describir de modo apropiado en general, y más todavía con algún detalle, el reflejo de estos cambios climáticos en la vida natural, en especial en la vegetación. No obstante, se ha postulado la probabilidad de vigencia de un proceso expansivo de los bosques de fagáceas durante dos o más milenios, aunque con cambios en su composición desde un bosque mixto deciduo-siempreverde, a uno con predominio de la lenga (*Nothofagus pumilio*), a juzgar por la evidencia puntual obtenida en los sedimentos de la cueva del Milodón. Con posterioridad, aproximadamente hace unos dos mil años, se habría iniciado la fase regresiva del bosque y la coetánea expansión de la estepa en la vertiente oriental del territorio, expresiones definitivas del paisaje que conocería el hombre moderno. La vida animal, a su turno, durante tan extenso lapso pasó a señalarse por la abundancia que alcanzaron algunas especies, que resultaron determinantes para la presencia humana, tales como el guanaco, el avestruz y los pinnípedos.

De los otros sucesos naturales mencionados, la transgresión marina perdería importancia según adelantaron los siglos, registrándose un progresivo reflujo de las aguas hasta alcanzar su estabilidad en el nivel actual hacia el 2000 a.C.

El fenómeno volcánico a su tiempo se manifestó en varias ocasiones, principalmente

entre 4000 y 1000 a.C., alternando en su actividad los volcanes Reclus, Aguilera y Burney, para decrecer notoriamente durante los milenios posteriores y hacerse rarísimo en tiempos históricos.

En lo tocante al acontecer humano, este prolongado período ofrece una secuencia cultural caracterizadora, denominada Unidad Tardía por Massone, que se extiende desde el fin del período medio hasta la protohistoria aborigen, vale decir, desde antes del 3000 a.C. hasta la mitad del segundo milenio de la era cristiana.

En general, este lapso histórico se señala por la dispersión de la población -acrecida en número debido a las favorables circunstancias naturales de la época precedente-, a lo largo y ancho de Magallania, mediante la ocupación, en ciclos de flujo y reflujo, de los distritos ambientales más convenientes para la vida humana por razón de su productividad natural, incluyendo el acceso periódico y regular hasta las costas por parte de la gente de tierra adentro. Fue un poblamiento dispersivo, en el que creemos adivinar un carácter definitorio de adopción de la tierra: un *ánimus* de consubstanciación progresiva con el país meridional en su polimorfismo natural, por parte de los pueblos cazadores. De esta ocupación únicamente quedarían excluidos los terrenos altomontanos y los bosques umbríos, aunque en este último caso sólo los correspondientes a la parte patagónica continental. El que pudo y debió ser pionerismo exploratorio de los primeros milenios, definitivamente cedía el paso al arraigo poblacional con rasgos identificatorios entre el usuario, el suelo y sus recursos. Empleamos el concepto de uso -no de propiedad- por cuanto los pueblos antiguos tuvieron una comprensión especial acerca de la importancia de la naturaleza en el desarrollo de su ciclo vital y, en consecuencia, se sintieron más bien administradores de un legado valioso que pasaba de generación en generación y que era debidamente empleado con el objeto de asegurar la permanencia indefinida de los humanos sobre el territorio.

En una consideración pormenorizada procede ocuparse en primer término de los cazadores del ámbito estepario que habitaron en Patagonia y Fueguia, y que se abordan por separado, comenzando por los pueblos que habitaron el territorio continental oriental, en los que debe verse a los antepasados directos de los cazadores nómades conocidos por los europeos a partir del siglo XVI, esto es, a los protoaónikenk.

Desde luego, aparece claro a base de los estudios arqueológicos, que se trató de un grupo humano que poseía una cultura tecnológica diferenciada, respecto de la que había predominado durante el extenso período precedente, que tanto podía ser el fruto de una prolongada evolución como el aporte de nuevos contingentes étnicos incorporados en el transcurso del tiempo, posibilidad que, por cierto, no puede desecharse. Como hubiera sido, se trata de expresiones que demuestran que sus fabricantes y usuarios ocuparon una amplia extensión geográfica, pues se ha encontrado instrumental lítico con características estilísticas de semejanza desde la Patagonia central (Chile Chico, Río Pedregoso, Cueva de las Manos, Cueva de los Toldos y otros sitios) hasta el extremo austral del continente.

Tipificaban esta tecnología innovadora las puntas bifaciales con pedúnculo ancho y escotado, y limbo triangular, con aletas pronunciadas, según lo ha descrito Massone, que en unos casos pudieron ser empleadas enastadas como puntas de proyectil (flechas, dardos, lanzas), o enmangadas para ser utilizadas como cuchillos[26]. También

es característica de esta modalidad cultural la abundancia de raspadores frontales pequeños, lo que sugiere una intensa actividad cinegética sobre mamíferos, que a su tiempo debió proveer abundantemente de pieles para uso doméstico. Esto explica la sustitución de las pequeñas boleadoras aovadas, comunes anteriormente, por otras esféricas, de mayor tamaño y surco ecuatorial, apropiadas para su empleo en la captura de piezas de gran tamaño. La materia prima más comúnmente utilizada en la fabricación del instrumental lítico era el basalto, pero también se empleaban piedras más "vistosas" y atractivas, como sílex, calcedonia, cuarzo, jaspe y ópalo de hallazgo menos frecuente y que los cazadores solían transportar consigo desde los sectores de depósito natural. Especialmente cotizada parece haber sido la obsidiana verde, material apropiado para la elaboración de puntas de proyectiles, que se obtenía por el trueque con los canoeros, más todavía que la negra, que podía conseguirse en algunos yacimientos situados en zonas volcánicas.

La predominancia de guanacos y avestruces en la fauna terrestre, de aquéllos en especial, debió manifestarse en su abundancia, originando una preferencia alimentaria definida por parte de los cazadores, que devendría una virtual dependencia en el curso de los siglos. Lo prueban la evolución adaptativa de la tecnología instrumental, como la recurrente y copiosa presencia de restos óseos en los asientos arqueológicos. Ello no fue obstáculo para el consumo complementario de otros recursos animales, fueran éstos los propios del interior del territorio o los del ambiente litoral marítimo donde, a juzgar por las evidencias arqueológicas, la presencia de los cazadores debió hacerse frecuente a partir del segundo milenio antes de nuestra era. En este aspecto particular, procede poner de relieve la cabal comprensión del medio natural que llegó a tener esa gente primitiva, incluyendo nociones sobre las fases lunares, lo que les permitió acceder oportunamente a los momentos de desplazamiento de mareas más favorables para explotar los recursos vivos existentes en el intermareal, como lo ha puesto en evidencia un estudio de Alfredo Prieto[27]. Además, debe darse por supuesto que, dada su condición de recolectores, la dieta cotidiana de estos cazadores se completaba con otros productos naturales tales como huevos, bayas, hongos y raíces comestibles. Inclusive, tal como lo practicaron los pueblos canoeros, aquéllos aprendieron a aprovechar las varazones de mamíferos marinos sobre las costas (cetáceos, delfínidos, y pinnípedos) como fuente ocasional de alimentos grasos y proteínicos por cierto nada despreciables. Esta práctica, bien conocida durante los últimos siglos por los sélknam, debía corresponder a una conducta tradicional de origen muy antiguo, que por analogía debe extenderse a los aónikenk y sus antecesores directos.

La variedad de usos culturales de estos cazadores nómadas de Patagonia se completaba con la realización de ritos y prácticas ceremoniales, según las exigencias propias de su vida espiritual y social referidas a momentos trascendentes como el nacimiento, la pubertad, el matrimonio y la muerte, así como de carácter mítico-religioso, sobre cuyo contenido y profundidad nada se sabe, pero de la que tal vez podrían ser un reflejo las hasta ahora enigmáticas pictografías típicas del período cultural de que se trata. Algo más puede conjeturarse y extraerse respecto de sus vivencias a través de la interpretación de las manifestaciones de su cultura funeraria, a base de hallazgos que entregan alguna luz sobre tan particular aspecto. Así, quizá durante el extenso período que se considera, pudo evolucionar la forma de sepultación

que siguiendo la tradición ritual precedente se hacía en grutas, donde los cadáveres tratados con ocre rojo eran incinerados en fosas, práctica todavía en boga en el inicio del segundo milenio antes de Cristo, como se ha descubierto en la Cueva 1 del Lago Sofía, y mutar a enterratorios sin cremación situados en tumbas a la intemperie, ubicadas en las cimas de cerros, en donde los difuntos eran sepultados -siempre cubiertos de ocre rojo- con una parafernalia conformada por instrumentos propios del uso cotidiano, aunque preparados al parecer ex-profeso, como se deduce por su tamaño fuera de lo normal, y sobre piedras tenidas como de mayor valor, y también por objetos de adorno de rara belleza. Así lo sugiere el ajuar rescatado en las tumbas descubiertas en las cumbres de los morros Philippi y Chico, ubicados en la zona del valle medio del río Gallegos, tipos de accidentes naturales comunes en la zona oriental a los que debió atribuírseles un carácter mítico[28].

Asimismo, parece haber formado parte de esta mutación cultural la innovación, como variante modal, referida a la forma de sepultación de los cadáveres con el cuerpo extendido, sin que ello significara necesariamente el abandono de la antigua costumbre de hacerlo en la posición flectada. Inclusive, al tratarse de enterratorios de más de una persona, las posiciones relativas de los cuerpos podían ser invertidas unas respecto de otras, como lo consignara Vignati[29]. Es evidente que estas manifestaciones corresponden a una norma cultural que debió originarse y difundirse durante el lapso de que se trata.

Los cazadores de estos milenios dejaron asimismo otras expresiones materiales, que de alguna manera desmienten la noción corriente acerca de la simplicidad de su cultura. Se trata de formas elementales de construcción que se encuentran desperdigadas por el vasto país estepario. Las mismas, realizadas con piedras, parecen haber tenido, bien un carácter utilitario: parapetos y muros de baja altura, lineales, curvos o semicirculares, que debieron servir como apostaderos de defensa, observatorios o avistaderos de caza, protecciones o reparos habitacionales o funerarios; o bien construcciones de aparente significado ritual o simbólico -que son menos comunes-, tales como alineamientos de piedra, con diferenciación de tamaños en tramos regulares, círculos concéntricos, a veces dobles o triples, formas rectangulares, amén de las comunes y toscas acumulaciones de piedras a modo de túmulos para fines sepulcrales. En algunos casos los círculos concéntricos estuvieron asociados a las costumbres funerarias, de lo que podría deducirse un sentido ritual para la posición de las piedras.

En verdad, queda mucho por rastrear, descubrir e interpretar en este hasta ahora legado críptico de los antiguos cazadores del período tardío, como para conseguir una aproximación a lo que pudo ser su realidad vivencial, que por cierto habrá de permanecer inasible e incomprensible en su real magnitud.

En otro orden, para el territorio continental, aceptada la relativa mayor densidad poblacional que debió darse a consecuencia de la bonanza climática del período precedente, ello significó la ocupación de las zonas más favorables con distinto grado de intensidad. Dentro de los hábitos propios de su nomadismo los cazadores-recolectores desarrollaron un sistema dinámico de ocupación periódica -que debió ceñirse a las secuencias naturales y a la existencia de recursos- conformado por áreas de paraderos, vale decir, con campamentos estacionales a modo de centros focales, que irradiaban

a relativa distancia, ocupaciones satélites menores de carácter ocasional, a modo de avanzadillas de caza o exploratorias. Sobre la base de los antecedentes arqueológicos debe aceptarse que los distritos de mayor intensidad y permanencia ocupacional fueron el sector comprendido entre el valle del río Gallegos y el estrecho de Magallanes, la línea de los bosques (por el occidente) y el Atlántico; los valles de los ríos Santa Cruz y Coyle, éste en su zona inferior, el territorio situado entre el lago Argentino y la sierra Baguales, y la extensa cuenca fluviolacustre interior de Ultima Esperanza. Inclusive, en el primero de los distritos mencionados, hubo sectores más intensa y permanentemente ocupados, como el valle del río Chico o Ciaike y sus aledaños del área volcánica, la cuenca de la laguna Blanca, los valles del río Dinamarquero y del Bautismo y, en fin, la zona litoral del Estrecho entre el istmo de Brunswick y Posesión, como lo indican los casi tres centenares de sitios arqueológicos de distinto carácter (sitios habitacionales, campamentos ocasionales, talleres líticos, lugares de matanza y faenamiento de presas, enterratorios y parajes ceremoniales) que han sido encontrados hasta el presente. Las áreas de paradero características en estos sectores debieron estar centradas en comarcas o parajes favorables por la concurrencia de distintos recursos, tales como la laguna Thomas Gold, los valles inferiores de los ríos Dinamarquero y San Gregorio y el cañadón de Posesión, entre otros, a juzgar por la cantidad y variedad de restos líticos y otras manifestaciones de presencia antigua. Ello no excluía, por supuesto, la estadía ocasional o aun periódica de los cazadores-recolectores en otros lugares aparentemente poco favorables para la vida humana tales como cerros y formaciones volcánicas, altas mesetas y empinadas barrancas, a juzgar por los vestigios encontrados, lo que sugiere un acabado conocimiento territorial para el aprovechamiento de los recursos naturales, por exiguos que los mismos pudieran ser para su subsistencia.

En cuanto a los pueblos cazadores de Fueguia, los protosélknam, su evolución cultural no obstante que diferenciada de la del pueblo transfretano, según se ha puntualizado anteriormente, asumió características que en rasgos generales admiten semejanzas con las del bosquejo precedente, con las excepciones que le otorgan singularidad y carácter distinto. En todo caso, los vestigios constatados hasta el presente parecen sugerir la posibilidad de una ocupación menos intensiva que en Patagonia, quizá por razones demográficas.

Aunque menos estudiado arqueológicamente el territorio de la isla grande de Tierra del Fuego, está claro que el poblamiento durante el período tardío debió ser relativamente extensivo, en particular sobre los sectores litorales: punta Catalina y bahía Lee, sobre la costa septentrional, litorales de Boquerón, Marazzi y otros lugares situados a lo largo o en las proximidades de la gran bahía Inútil, así como San Sebastián, cabo Domingo y punta María, entre otros parajes que se ubican en la vecindad del Atlántico; pero también en el área lacustre del istmo fueguino y en el amplio distrito de parque y bosque que se desarrolla sobre la vertiente boreal de la precordillera de la isla grande. Siguiendo las conjeturas planteadas por Annette Laming-Emperaire, quien durante sus prospecciones realizadas durante los años 60 pudo observar una diferenciación entre sitios, en cuanto a sus expresiones culturales: unos con instrumentos de gran tamaño y otros con material lítico de formas notoriamente menores, podrían atribuirse los primeros a una ocupación que tuvo vigencia durante

el período medio, en tanto que los segundos corresponderían a la época tardía[30].

Como haya sido, sobre las mencionadas comarcas tuvo ocurrencia la vida trashumante de los antepasados del pueblo sélknam, en un plan de cabal armonía con el ambiente natural, desarrollándose una forma de cultura sencilla, más todavía que la de allende el Estrecho, como que en su variedad no llegó a incluir el arte rupestre, hasta donde ahora se sabe, o formas simplificadas de edificación utilitaria o ceremonial a la manera de las surgidas entre los protoaónikenk, aunque sí pudo dar origen a una vivencia espiritual compleja que incluía una rica mitología, que ha llegado hasta nuestro conocimiento gracias al vigor de la tradición milenaria.

Pero aún así, la información disponible es harto insuficiente y habrá que realizar estudios sistemáticos prolongados, como para tener siquiera un barrunto de lo que pudo ser la realidad de las formas y secuencia culturales de los cazadores-recolectores fueguinos de tierra adentro, a lo largo del extenso lapso corrido entre el tercer milenio antes de nuestra era y el arribo de los europeos a la Magallania.

Otro tanto sucede con respecto a la cultura de los hombres del mar durante el período tardío, donde la insuficiencia de antecedentes impide contar con una visión comprensiva del fenómeno vital. Pero, así y todo, se poseen indicios sectoriales que permiten siquiera una aproximación a la realidad que debió tener el correspondiente proceso evolutivo.

Desde luego, durante el lapso que interesa, hubo de completarse la adaptación de los cazadores-recolectores marinos a su polifacético ambiente litoral, proceso al cabo del cual se produciría una integración de tales características -casi una consubstanciación- que sorprendería a la posteridad.

Por otra parte, debe admitirse la probabilidad, más bien certidumbre, de una dispersión extensiva a lo largo y ancho del vasto territorio insular del occidente y el sur de Magallania, que debería ser acreditada con hallazgos sucesivos, sin embargo de lo cual es evidente que se produjeron concentraciones vitales que deben entenderse sostenidas por espacio de milenios, aunque de tal circunstancia no se haya encontrado todavía pruebas suficientes, y que debieron asumir la forma de áreas de paraderos marítimos en distritos tales como el mar de Otway, el centro-oeste del curso del estrecho de Magallanes, y el sistema de los canales Beagle y Murray y sus aguas adyacentes. Asimismo, no debió ser improbable la existencia de concentraciones semejantes en el área norte de la Región Magallánica, en el territorio cruzado por los canales Messier y Fallos, y en el distrito centro-occidental formado por las costas del archipiélago de la Reina Adelaida y la península Muñoz Gamero.

En el extremo sur fueguino, aguas y litorales del Beagle y Murray, el foco de poblamiento con mayor intensidad parece haberse dado en sectores de las costas meridional de la Tierra del Fuego y septentrional de la isla Navarino, tal vez con intermitencias en la permanencia en algunos sitios como Túnel y Lancha Packewaia, entre otros. Es del caso mencionar que en sus primeras prospecciones, Junius Bird encontró cerca de dos centenares de sitios arqueológicos en un trayecto de 80 kilómetros a lo largo de la costa norte de Navarino, lo que ejemplifica muy bien lo que debió ser la intensidad vital del hombre en un sector tan favorecido por la naturaleza como lo es el indicado.

Sus habitantes aprovecharon a conciencia la variedad de recursos en un área que

Principales yacimientos tardíos de cazadores terrestres, según antigüedad comprobada *

Sitio	Edad radiocarbónica		Fecha		Distrito
Alero Cerro Castillo	(Beta-147519)	4580 ± 80 A.P.	2530 ± 80	a.C.	U. Esperanza
Cueva del Medio	(Beta 37167)	4290 ± 130 A.P.	2340 ± 130	a.C.	U. Esperanza
Laguna Tom Gold	(Dic-2320)	4280 ± 50 A.P.	2330 ± 50	a.C.	Mag. central
Lago Sofía	(PITT-0527)	3950 ± 60 A.P.	2000 ± 60	a.C.	U. Esperanza
Cañadón Cóndor	(I-5147)	3725 ± 100 A.P.	1775 ± 100	a.C.	Mag. central
Bahía Munición	(Gif-1043)	3200 ± 450 A.P.	1250 ± 450	a.C.	"
Cerro Benítez 2	(Dic-2622)	2870 ± 65 A.P.	920 ± 65	a.C.	"
San Gregorio 2	(Gak-8293)	2830 ± 150 A.P.	880 ± 150	a.C.	"
Cueva del Milodón	(Bm-1202)	2556 ± 45 A.P.	606 ± 45	a.C.	U. Esperanza
Posesión 3	(Gak 8290)	2080 ± 210 A.P.	130 ± 210	a.C.	Mag. central
Pali Aike 2	(Gak 9190)	1990 ± 90 A.P.	40 ± 90	a.C.	"
Dungeness 2	(Gak 8285)	1590 ± 110 A.P.	360 ± 110	d.C.	"
Río Baguales	(Beta-123470)	1570 ± 50 A.P.	380 ±	d.C.	U. Esperanza
Bahía Laredo 2	(PITT-0342)	1540 ± 45 A.P.	410 ± 45	d.C.	"
Tres Arroyos	(Beta 30903)	1340 ± 5 A.P.	610 ± 5	d.C.	T. del Fuego
Cabeza de León	(MC 1069)	1100 ± 95 A.P.	850 ± 95	d.C.	"
Juniaike 1	(PITT-0345)	850 ± 40 A.P.	1100 ± 40	d.C.	Mag. central

* Selección del autor

cuenta con una rica biomasa, sin mostrar una preferencia alimentaria definida, lo que lleva a suponer que tanto se dio el consumo de mamíferos, lobos y guanacos, aunque estos últimos debieron ser de captura ocasional, así como de peces, mariscos y aves. Podría aceptarse también variaciones estacionales en la dieta derivadas de acontecimientos no habituales o excepcionales como los varazones de cetáceos, ausencia de pinnípedos, ciclos de aumento o disminución de poblaciones, en fin, que habrían determinado disponibilidades o preferencias alimentarias circunstanciales, todo ello, se reitera, en un contexto de explotación intensa de los variados recursos propios del ambiente.

La actividad cinegética y pescadora se desarrollaba sobre la base de las prácticas, destrezas y formas de utilería tradicionales, lo que no obstó para la ocurrencia de cambios en la ergología. Así, por ejemplo, los antiguos arpones de base cruciforme fueron paulatinamente sustituidos por otros de doble barba, primero, y más tarde por otros de espadón simple. Del mismo modo las puntas de proyectil apedunculadas comunes otrora, mutaron a formas diversas aunque con pedúnculo, parecidas a las

Principales yacimientos de canoeros tardíos, según antigüedad comprobada*

Sitio	Edad radiocarbónica		Fecha	Distrito
Camden 2	(Beta-153514)	3030 ± 80 A.P.	1080 ± 80 a.C.	Psla. de Brunswick
Ponsonby	(Gif-99099)	2930 ± 70 A.P.	980 ± 70 a.C.	Isla Riesco
Río Frío 2		1980 A.P.	30 a.C.	Archip. Patagónico
Puerto Edén	(ISGS-2188)	1390 ± 70 A.P.	560 ± 70 d.C.	Archip. Patagónico
Alero Los Chilcos	(Beta-151873)	1100 ± 60 A.P.	850 ± 60 d.C.	Psla. de Brunswick
Canal Maule	(Va-17351)	920 ± 55 A.P.	1030 ± 55 d.C.	Archip. Fueguino
Fitz Roy 1	(Ua-19061)	405 ± 70 A.P.	1545 ± 70 d.C.	Canal Fitz Roy

* Selección del autor

que contemporáneamente empleaban los cazadores de tierra adentro, lo que sugiere su conocimiento y adopción por los canoeros.

Parecida, dentro de las razonables variaciones impuestas por la existencia nómade sobre un medio natural un tanto distinto al del extremo meridional del continente, pudo ser la evolución de los cazadores y pescadores que tuvieron como centros focales el distrito de los mares interiores del área central magallánica y el inmediato del Estrecho, que debieron hallarse en permanente vinculación. Su destreza náutica y el excelente conocimiento del territorio marítimo y de los ciclos naturales, también debió originar movimientos ocasionales o periódicos propios de la dinámica que inspiraba el inacabable ajetreo de estos avezados marinos, en expediciones de caza hasta parajes expuestos del bravío frente litoral occidental, donde se encontraban las parideras de pinnípedos y en general una vida natural variada y abundante, que desmentía la desolación aparente de esos húmedos páramos perioceánicos.

Tornando a los distritos de recorrido o permanencia frecuente, es seguro que algunos de ellos o sectores de los mismos asumieran cierta importancia por razón de circunstancias naturales tales como ser encrucijada de rutas o disponer en su entorno de algún recurso excepcional de especial estimación o necesidad, por lo que adquirieron una trascendencia particular en el acontecer vital de los canoeros. Es probable que durante el tiempo de que se trata, como debió ocurrir igualmente en el extenso lapso precedente, uno de estos núcleos irradiantes fuera la isla Englefield, en el mar de Otway, cuyos habitantes pudieron establecer sus relaciones de distinto grado con cuantos habitaban en su entorno. Es sabido que sus antepasados habían descubierto un yacimiento de obsidiana verde en algún paraje de la cuenca del mar de Otway. Este raro material volcánico había sido prontamente valorizado por sus características físicas de textura, color y brillo, así como por la facilidad que mostraba para la fabricación de instrumentos, particularmente de puntas de proyectil.

Desde tiempo inmemorial se habría iniciado su explotación para usos ergológicos

y voluntaria o involuntariamente sus usuarios no demoraron en difundir su empleo entre otros grupos cazadores. Esta circunstancia brinda un indicador excepcional acerca de lo que debió ser la realidad y permanencia de un estado de relación intra e interétnica en tan remotos tiempos. Prueba evidente de esta afirmación es la comprobada dispersión geográfica de la obsidiana verde de Brunswick.

En efecto, aun en el contexto del todavía insuficiente conocimiento de la vida primitiva en Magallania, ya es posible comprobar por los hallazgos en sitios arqueológicos el alcance que pudo tener ese tráfico: la obsidiana verde, abundantísima en Englefield, ha sido hallada a gran distancia de esta isla, casi a la redonda, siempre en menor cantidad relativa cuanto mayor es la distancia del yacimiento respecto de aquélla, inclusive tierra adentro hacia el oriente y el norte, dominio de los cazadores de la estepa; en el interior de Tierra del Fuego (Tres Arroyos) y hasta en el distante distrito del Beagle.

Más allá de ese seguro tráfico que debió generar un trueque de bienes elementales entre quienes lo practicaban, se dio la oportunidad para un intercambio cultural que a su tiempo pudo originar nuevos hábitos y posibles innovaciones en los correspondientes bagajes ergológicos, pero, asimismo, los canoeros traficantes pudieron servir involuntariamente como agentes de intermediación cultural entre los pueblos de cazadores terrestres de Patagonia y Tierra del Fuego. Así entonces, en plan de conjetura, podría encontrarse una probable explicación para la discutida presencia de la denominada punta "tipo Ona" entre los protoaónikenk, instrumento al que Bird adscribiera a la cultura tecnológica de los sélknam, a menos que se hubiera tratado de una pieza que, como algunos arqueólogos han insinuado, haya sido el producto terminal de dos evoluciones tecnológicas curiosamente semejantes y coetáneas, entre dos poblaciones que no tuvieron la posibilidad geográfica de una relación directa. Pero, cualquiera que haya sido el caso, no podría negarse a los canoeros la posibilidad de haber protagonizado un fenómeno de transmisión intercultural, siquiera elemental.

En otro aspecto, procede señalar que a lo largo de los cuatro y medio milenios que comprende la unidad tardía, los hombres del medio marino, que sin duda procedían de un tronco étnico y cultural común, fueron evolucionando de manera diferenciada, originándose al fin dos vertientes culturales que respectivamente nutrirían a los pueblos protokawéskar y protoyámana, y que no obstante tener numerosos aspectos de similitud, resultarían históricamente distintas. Ello incluye, obviamente, las correspondientes cosmovisiones de estos pueblos y las interpretaciones míticas consiguientes, de igual modo que aquellas que se referían a la comprensión de sus entornos naturales que devendrían territorios exclusivos de las etnias herederas del acervo cultural acumulado a lo largo de milenios.

De la manera sucintamente expuesta, excusados los inevitables vacíos propios de la insuficiencia informativa, se ha entregado un bosquejo panorámico de un acontecer vital desarrollado a lo largo de milenios, a partir de la restauración de la vida humana en toda su plenitud en Magallania, para alcanzar finalmente el umbral del tiempo histórico propiamente tal, extenso lapso durante el cual tuvo ocurrencia el interesante cuanto apasionante proceso de adaptación progresiva del hombre a un medio geográfico definitivamente marginal, con resultado del surgimiento de distintas variantes culturales, expresivas en su simplicidad material y en su complejidad

espiritual, de un fenómeno admirable de desarrollo evolutivo que pareció bastar en el contexto de su primitivismo a los humanos que lo protagonizaron, brindándoles las condiciones adecuadas para una existencia armónica y quizá satisfactoria y feliz en su rudeza.

5. Los aborígenes históricos

Al llegar el tiempo en que las naciones de Europa comenzaban a asumir la realidad de un mundo geográfico hasta entonces ignorado, hacía ya largo tiempo que los habitantes del meridión americano habían alcanzado individualidades étnico-culturales que los diferenciaban entre sí. La vastedad continental e insular de Magallania se encontraba poblada por cuatro grupos humanos: *Aónikenk*, *Sélknam*, *Kawéskar* y *Yámana*, según sus correspondientes denominaciones vernáculas; unos, los dos primeros, eran cazadores terrestres, y los otros cazadores y pescadores marinos[31]. En su conjunto eran con cabal propiedad los señores de las tierras y los mares del meridión. Para la descripción de sus características seguiremos el orden en que los mismos fueron incorporados al conocimiento de nuestra cultura.

Aónikenk: los hijos de Elal

Ocupaban el territorio centro y nororiental de la región, extendiéndose desde el río Santa Cruz hasta el estrecho de Magallanes, y desde el Atlántico hasta la precordillera, en una línea indefinida que comprendía las formaciones de parques, no así los bosques propiamente tales.

Respecto a la individualidad de la etnia y su adscripción al territorio así definido, procede hacer una necesaria puntualización aclaratoria.

Federico Escalada postuló a la etnia aónikenk como el componente meridional del "Complejo Tehuelche", atribuyéndole un rango de extensión geográfica en tiempos históricos que iba aproximadamente desde el centro-norte de la provincia de Santa Cruz (río Senguer, lagos Colhué Huapi y Musters, o río Deseado), hasta el estrecho de Magallanes, admitiendo su división entre "septentrionales" y "meridionales", según habitaran al norte o al sur del río Santa Cruz[32]. Aunque esta tesis ha sido acogida por varios autores, estimamos que la denominación *aónikenk* debe ser dada únicamente a la etnia que originalmente habitó entre el mencionado curso fluvial y el Estrecho, más propiamente en esta vecindad, sin perjuicio de aceptarse que a partir de fines del siglo XVIII su nomadismo, facilitado por el dominio del caballo, la llevara a establecer relaciones con otros grupos cercanos pero diferenciados, como eran los mecharnúekenk, que deambulaban desde el Santa Cruz al Deseado, y con los teushkenk, que habitaban la precordillera oriental de Santa Cruz, sur del Chubut y Aysén, entre los grados 42° y 48°. Convenimos de esta manera con Vignati, quien tempranamente postuló la condición de barreras étnicas que tenían los grandes ríos patagónicos, en particular el caudaloso Santa Cruz. El propio Escalada acepta que:

"Hasta el advenimiento del caballo, estos indígenas, los aónikenk, habían habitado las tierras próximas al estrecho. Comúnmente se asigna como campo de distribución de los tehuelches meridionales las comarcas al sur del río Santa Cruz"[33].

En nuestro aserto seguimos a Musters, que conoció como ninguno tal vez a los indígenas en cuestión y que apreció sus diferencias dialectales, físicas y de comportamiento social, aunque reconoció que para el tiempo de su contacto con ellos "las dos secciones están muy mezcladas"[34]. Reivindicamos así la individualización establecida originalmente por el padre Falkner para los cazadores que habitaban cerca del estrecho de Magallanes: los Yacanacunnees, "gente de a pie", más propiamente la parcialidad boreal o patagónica de los mismos[35]. Ultimamente Rodolfo Casamiquela ha hecho un reestudio del problema étnico, precisando la singularización del grupo que nos interesa, denominándolo como el de los "tehuelches meridionales *australes*", para diferenciarlos de los *boreales* (ultra río Santa Cruz), o sea, los mecharnúekenk.

Pasando por alto el afamado hallazgo de indígenas por parte de los españoles en abril de 1520, que tuviera lugar en la bahía de San Julián, por tratarse de una parcialidad étnica, cultural y geográficamente ajena, el primer avistamiento de los aónikenk, esto es, "gente del sur", ocurrió en 1526 en la costa nororiental del estrecho de Magallanes. Es extraño que los mismos no se dejaran ver por el gran navegante portugués, aunque no puede dudarse de que aquéllos siguieran con asombro las singladuras de la armada descubridora, de igual manera como consta que lo hicieron después con otras naves europeas. De dicho suceso y de otros similares acaecidos a lo largo de esa centuria, se tienen testimonios que informan de diverso modo sobre las observaciones que pudieron hacer los europeos respecto de esta parcialidad indígena.

De varios, elegimos la relación descriptiva que de ellos hiciera el capitán Juan Ladrillero, quien encontró en 1558 algunos aborígenes en un paraje de la costa norte del Estrecho, situado en la proximidad de la bahía Santiago. Procuró entonces entenderse con ellos y pudo observarlos a regalado gusto:

"La gente que hallé en esta boca de este estrecho á la pte. de la mar del norte es gente sobervyas, y son grandes de cuerpo ansy los hombres como las mugeres y de grandes fuerzas los hombres y las mugeres bastas de los rostros: los hombres andan desnudos traen por capas pellejos guanacos sobados, la lana para adentro hazia el cuerpo, y sus armas son arcos y flechas de pedernal y palos á manera de macanas y tienen por costumbre untarse con una tierra blanca como cal la cara y el cuerpo: el traje de las mugeres es sus bestiduras de los pellejos de los guanacos y de obejas sobados, la lana para adentro y pónenselos á la manera de la yndias del cuzco, los pellejos asidos por correas por cima de los hombros atados por la cintura y los brazos de fuera y que les llegan abaxo de las rodillas; traen zapatos del mismo quero que les cubren hasta encima de los tobillos llenos de paja por dentro por amor al frío y andan vntadas con aquélla cal como los hombres; y á lo que entendí no tienen asyento, están cerca de la costa del estrecho: es poca gente a lo que entendí: sus casas son que incan vnas varas en el suelo y ponen pellejos de guanacos y de obejas y venados, y hazen reparo para el viento, y por de dentro ponen paja porque esté caliente y donde se hechan y se sientan por estar más abrigados; porque á lo que me paresció deue de llouer poco cerca de ésta mar del norte en este estrecho, avnque en este mes de

agosto nos nebó los días que allí estuvimos y el "estrecho adentro todo lo más del mes"[36].

Por cierto, esta es una descripción muy veraz y ajustada, en donde se encuentran los rasgos generales caracterizadores del aspecto físico y algunas costumbres de los indígenas que a la sazón comenzaban a ser universalmente conocidos como "patagones", al entendérselos como integrantes de una nación común con la de la gente avistada en San Julián.

En efecto, los aónikenk eran hombres y mujeres bien conformados y gruesos de cuerpo, robustos y de estatura aventajada que podía promediarse en 1.75 m para los varones y en 1.70 m para las hembras, lo que significa que ni con mucho eran los gigantes que difundiría la exagerada apreciación de algunos observadores foráneos, originando una leyenda que tardaría siglos en disiparse. Buenos caminantes como eran por razón de su nomadismo, tal práctica les favorecía físicamente, haciéndolos fuertes y resistentes. Se los ha emparentado somáticamente con otros pueblos cazadores de más al norte, directamente, como se ha visto, con otros grupos de allende el Santa Cruz propios del ámbito patagónico, pero también con el gran contingente pámpido que pobló las llanuras platenses y el sur del Brasil.

Quienes los conocieron entonces y en tiempos posteriores afirmaron que tenían buenos semblantes, no faltando algunos que inclusive fueran bien parecidos, en particular las mujeres. Su tez era cobriza, pero acostumbraban a pintarse la cara y aun el cuerpo, al parecer más por razones rituales que para protegerse del rigor ambiental, especialmente del viento helado tan frecuente en la estepa. Las mujeres peinaban cuidadosamente su cabellera, usualmente en dos trenzas, en las que podían colocarse o prenderse diversos adornos. Los varones ceñían su cabello mediante una vincha a la altura de la frente, no usaban barba ni bigote dada la costumbre que tenían de depilarse.

Debían tener una gran resistencia corporal para afrontar las inclemencias climáticas, como consecuencia de su adaptación a un entorno tan exigente y severo como era el propio de su territorio. De allí su vestimenta sencilla, compuesta básicamente de amplias capas o mantos confeccionados con pieles de animales, por lo común de guanaco, que usaban con el pelo hacia adentro, y que los hombres sujetaban con una de las manos mientras que las mujeres los mantenían sobre sus hombros uniendo dos partes con agujas de hueso o madera. Además, ambos sexos llevaban una especie de mandil de piel bien sobada que les cubría desde el vientre hacia abajo. Completaban su atuendo habitual con un calzado que confeccionaban con garrones de guanaco y que rellenaban con paja para hacerlos más abrigados y cómodos.

El hábito nómada heredado de sus antepasados les había obligado a proveerse de habitaciones portátiles y ligeras, tan sencillas como sus vestidos. La vivienda aónikenk *-kau-* se formaba con un conjunto de palos que se hincaban en el suelo a una distancia no mayor de dos metros entre sí, en dos o más hileras de altura descendente, siendo la menor la correspondiente a la parte que recibía el castigo del viento dominante, abarcándose un área variable que en promedio no debía bajar de veinte metros cuadrados, conjunto sobre el que se tendía una amplia cobertura de cueros cosidos, con lo que se obtenía un espacio suficiente para albergar a sus moradores, una o dos familias, o sea, a lo menos una decena de personas, amén del bagaje doméstico y los

infaltables perros acompañantes. Esta habitación o toldo podía ser compartimentada según necesidades funcionales y no obstante su aparente fragilidad y precariedad material, se hallaba diseñada para resistir hasta un fuerte vendaval y, de cualquier modo, para brindar un cobijo aceptable a los indios, aunque es de suponer que elegían los lugares menos expuestos para asentar sus tolderías o campamentos.

Además de vestidos y vivienda, su acervo material se completaba con las armas que los hombres empleaban en la caza y el combate, básicamente arcos, flechas, lanzas y boleadoras, y con el instrumental destinado a su fabricación y otros usos domésticos y sociales: cuchillos, raspadores, morteros, alisadores, cepillos, punzones, retocadores, etc., y también los objetos lúdicos y mágicos, y los escasos instrumentos musicales, todo confeccionado en piedra, madera, hueso o cuero. Empleaban también canastos y recipientes elaborados con cuero o tejidos con juncos. Sus artes y prácticas consiguientes, que llenaban buena parte del tiempo familiar, tenían por fin la preparación de la panoplia y la utilería doméstica y se desarrollaban obedeciendo a una estricta separación tradicional del trabajo por sexos. La fabricación de armas e instrumentos utilitarios tales como los musicales y los de uso mágico o lúdico era una faena de dedicación masculina, mientras que la confección de mantas y capas, y de otros útiles en que la materia prima era el cuero, era una labor exclusivamente femenina, que las mujeres aónikenk sabían desarrollar con primor, incluyendo la cuidadosa ornamentación con pinturas de distintos colores. Va de suyo que esta tarea incluía en un caso la búsqueda, el aprovisionamiento y selección de materia prima, así como en otro, la preparación y curtido de las pieles y otros materiales exigidos por la tarea artesanal. Estos indígenas desconocían la alfarería, y los vestigios cerámicos que raramente se han encontrado en los yacimientos arqueológicos son de origen alóctono y por lo común son cronológicamente posthispánicos.

Su actividad cotidiana habitual descansaba primordialmente en el trabajo femenino incesante, a veces más fatigoso que el de los hombres. A unas estaba encomendada la preparación de los alimentos, el cuidado de la prole, las tareas artesanales, la recolección de productos silvestres, el abastecimiento de leña combustible y, cuando procedía, la erección y desarme de los toldos y el transporte de los elementos componentes; en fin, había para ellas una labor más que suficiente para colmar la jornada. A otros tocaba el abastecimiento alimentario mediante la caza, faena que no necesariamente revestía un carácter cotidiano, lo que añadía tiempo para algunas tareas artesanales, pero que también se empleaba en juegos o que se destinaba a otra holganza o al simple ocio.

La educación de los hijos era una tarea compartida por el padre y la madre, y se ceñía al ordenamiento tradicional según sus creencias. La instrucción en general comprendía normas de comportamiento para la vida de relación, el adiestramiento en el uso de las armas y su fabricación, el aprendizaje de la caza, la preparación de las jóvenes para la maternidad y la crianza, la formación artesanal, en fin, educación que en algunos casos incluía aspectos de su mundo espiritual.

Respecto del carácter de los aónikenk, los antecedentes son variados y hasta discordantes. Debe aceptarse que su índole fuera la propia de gente ruda y sencilla habituada a un medio salvaje, no exenta de entregas afectuosas. De hecho, en este caso, la historia consigna numerosos testimonios acerca de la manera mayoritariamente

amistosa con que acogieron a los europeos durante la época de las exploraciones geográficas. Aunque gregarios, eran particularmente individualistas y celosos de su libertad, circunstancia que los hacía carecer de toda forma de gobierno grupal, siquiera elemental, aceptando apenas la jefatura ocasional en caso de situaciones de conflictos mayores o la preeminencia momentánea en la caza, por razón de dotes especiales o experticia. La sociedad aónikenk era así una comunidad de familias que se vinculaban por causa de parentesco o necesidad, sólo eso.

Nómades como eran, recorrían incansablemente su territorio estepario siguiendo rutas y trayectos inmemoriales que los llevaban, ora por el interior, ora a lo largo de las costas, en procura de los recursos alimentarios que, se reitera, se basaban en el consumo del guanaco -animal verdaderamente providencial al que aprovechaban sin desperdicio- y subsidiariamente en el del avestruz y otras especies de aves y mamíferos menores, además de huevos, miel y productos vegetales (hongos, bayas, raíces, etc.). Durante sus estadías costeras consumían la carne y demás partes de los mamíferos marinos, y los mariscos, no siendo improbable que gustaran de las algas; en cambio, parece que no eran buenos comedores de pescado[37]. Sus paraderos preferidos *-aik`n-* eran las comarcas aledañas a las bahías Oazy, San Gregorio, Santiago y Posesión, en la zona del estrecho de Magallanes; y hacia el interior, los valles del Dinamarquero y Bautismo, y partes de los correspondientes a los ríos Chico, Gallegos, Coyle y Santa Cruz, y también el distrito lacustre de Ultima Esperanza y la comarca meridional del lago Argentino.

Según parece, los aónikenk nunca fueron un pueblo numeroso, lo que significa que pudieron disponer de un espacio geográfico amplísimo para la satisfacción de sus requerimientos y actividades vitales. No obstante, hay indicios claros de que practicaron alguna forma de territorialidad, aunque distinta de la manera como lo hicieron los sélknam, lo que permite suponer el establecimiento de sectores geográficos de uso plurifamiliar o tribal, cuya violación de exclusividad o preferencia debía ser causa de riñas y guerras intergrupales.

En lo tocante a su vida espiritual, el acervo informativo que se posee no es tan rico y definido como el que ilustra sobre ese aspecto en otras etnias, a juzgar por lo que se conoce del tiempo prístino, o sea, aquel en que el pueblo aónikenk se mantenía aislado geográficamente, satisfaciendo con las elaboraciones recibidas de sus ancestros el *corpus* de su universo mítico. Pero así y todo, se cuenta con noticias suficientes para entender en general su amplitud, diversidad y grado de complejidad.

Es preciso puntualizar que de los grupos indígenas meridionales, el aónikenk fue el más expuesto a las presiones culturales alóctonas, una de ellas particularmente intensa, como fue la de los mapuches a partir del siglo XVIII y otra, menos alterante, la de los europeos, algo después, lo que llevaría a la cultura vernácula a una desnaturalización progresiva y a su desintegración final al cabo de una centuria y media. Ello significa que la autenticidad original en el aspecto cultural que interesa, ha debido rastrearse e interpretarse cuidadosamente. Las dificultades principales en este sentido dicen con lo fragmentario de los antecedentes, la falta de concordancia en algunas informaciones y la recurrencia de incorporación involuntaria de elementos míticos alóctonos entre los informantes originales, lo que impone una especial cautela en el empleo de sus datos.

Los diversos estudios y recopilaciones que desde mediados del siglo pasado se han ocupado sobre la materia, permiten ofrecer una visión coherente y generalmente concordante acerca de la hierofanía indígena. El *corpus* mitológico aónikenk comprendía aspectos referidos al origen del universo (cosmogonía) y a su interpretación del mundo (cosmovisión), como también al ordenamiento de la vida social conforme a sus creencias y a su comprensión del entorno natural.

Respecto de lo primero, los indígenas reconocían a *Kooch*, genéricamente el cielo (nombrado también *Seecho, Wekkon, Ushuá*), como el ser inicial, todopoderoso y omnisciente al que se debía el ordenamiento cósmico y con ello la separación primordial entre las aguas y las tierras, la luz y las tinieblas -por ende, el creador del Sol-hombre y la Luna-mujer-, y de los elementos y fenómenos atmosféricos que conformaban su entorno celestial. Concluida su obra, Kooch se había retirado para descansar en una isla situada hacia el oriente, en medio del océano. Misteriosa y difusa su figura, se lo imaginaba distante, casi despreocupado del mundo vital originado por su omnipotencia y, no obstante de reconocérsele sus atributos e importancia, no era objeto de veneración particular alguna.

El Sol y la Luna desde un principio disputaban acerca del derecho a regir el día, y así pasaban persiguiéndose por el firmamento para encontrarse en el horizonte, tras las montañas. Unidos en matrimonio, de ellos surgió *Karro*, la estrella matutina, figura determinante en el período en que *Elal* asume el protagonismo fundamental.

También desde el inicio de los tiempos y como parte del proceso cósmico, existían otras creaturas que los indígenas creían que poseían directamente una apariencia humana, o bien que se trataba de animales que se comportaban como los humanos, unos benéficos y otros dañinos. Había, además, algunos espíritus maléficos, hijos de la Noche; éstos eran *Axshem* (*Ajchum, Yicelon*), *Máip* y *Kélenken*. El primero, unas veces visto como un engendro masculino y otras femenino, era el espíritu que originaba las enfermedades de los humanos al introducirse en los cuerpos y que, permanentemente enmascarado con una careta rojiza, infundía temor en las noches, en especial a las mujeres y los niños. Era dueño del calafate -planta notable en la mitología aónikenk- y habitaba en los bosques cordilleranos, en la cercanía de grandes lagos. *Máip*, era el maligno por excelencia, el responsable de los infortunios de los hombres; poliforme, morador de las cavernas, se hacía presente en los atardeceres augurando sucesos nefastos. Empeñado en perturbar a los humanos, se le describía también como el viento helado que abatía castigando las llanuras patagónicas al anochecer, apagando los fuegos, matando a los pajaritos y ocasionando daño por doquiera. *Kélenken*, era el espíritu gemelo del anterior, corporizado en un ave de rapiña, ora una lechuza, ora un chimango, a quien se atribuía la capacidad genérica de hacer el mal pero particularmente mediante las enfermedades febriles.

Completaban el panteón indígena otros engendros, algunos de los cuales eran causa de desorden, circunstancia que hubo de molestar al pacífico pueblo de los animales, que compartía la morada insular de Kooch. Uno de estos sucesos se debía al rapto y violación de una nube-mujer por el maléfico *Nóshtex*, causando tormentas de lluvia perjudiciales. Ante el ultraje, Kooch, a manera de reparación justiciera, decidió que si la nube-mujer tenía un hijo, el mismo sería dotado de poderes suficientes como para completar su obra creadora del mundo.

Se iniciaba así el ciclo heroico de Elal, el mítico personaje que había de ser el origen de los humanos.

Transcurrida la gestación en medio de zozobras mortales provocadas por Nóshtex, que en su ánimo parricida rajó el vientre de la nube-mujer con el propósito de extraer al hijo y devorarlo, sangriento suceso que los indígenas entendían figurado con los tonos rojizos de los amaneceres australes. El criminal progenitor no consiguió consumar su nefanda acción porque la abuela del infante consiguió salvarlo y ocultarlo en las profundidades de la isla oceánica. Luego, ella convocó a los animales que habitaban allí y convino con ellos en la necesidad del alejamiento de la creatura, para salvarla de la furia paterna y permitir de esa manera la conclusión de la tarea creadora de Kooch. Un cisne fue encargado del traslado, llevando a Elal a través del océano para depositarlo en la tierra firme, en la cima del monte Chaltén (Fitz Roy). En esta migración mítica, fueron tras el niño sus animales amigos y también el malvado Nóshtex y otros seres maléficos con los que aquél como joven valiente habría de enfrentarse hasta vencerlos.

Alimentado y protegido por los pajarillos, Elal creció fuerte y sano, y alcanzó la plenitud de su existencia y tras pasar distintas pruebas y cumplir variadas hazañas heroicas que incluyeron luchas con Nóshtex, con el guanaco, el avestruz macho y el cóndor, y también con el Sol y la Luna. En esa época conoció a la hermosa Karro, la hija del Sol y la Luna, de cuya unión amorosa nacieron los aónikenk.

Elal era así el padre cariñoso que cuidaba de sus hijos, que había organizado el tiempo natural a través de las estaciones, que les había dado una buena tierra y los proveía de recursos, que les había enseñado el conocimiento y el uso del fuego, así como la forma de fabricarse sus armas y, por fin, varias otras artes útiles para su vida.

Acabada a satisfacción su misión, ínterin otras hazañas y peripecias, Elal se convirtió en un pajarito y otra vez un cisne lo llevó volando hacia el horizonte, al oriente, desde donde subió a la mansión celeste para aguardar allí la llegada de las almas de los aónikenk[38].

Ciertamente, el expuesto es un hermoso mito que permitía explicar a satisfacción el origen de los seres animados y su entorno físico, elaboración intelectual que como ha acontecido en todas las culturas de cazadores, destaca la participación de la naturaleza, aunque en el caso de que se trata se privilegiaba la relación entre los humanos y los animales, en un sorprendente grado de interrelación vital, como parece no haberse dado con la misma intensidad en otras etnias australes. Ello se prueba con la vigencia de distintas leyendas complementarias del ciclo heroico de Elal, entre otras, algunas tan bellas como el origen de las flores (*Kospi*) y la del calafate (*Koonek*).

De estas creencias derivaron necesariamente las actividades ceremoniales con las que los aborígenes acompañaban distintos momentos o etapas de su existencia, que incluían la observancia estricta de tabúes, todo a modo de normas ordenatorias de conducta social. Así, el chamanismo, conjunto de prácticas destinadas básicamente a la cura de las enfermedades, que estaba a cargo de personas dotadas de cualidades y poderes para el ejercicio de la magia, tanto para conjurar los maleficios de Máip y otros espíritus dañinos, o prevenirlos, cuanto para impetrar beneficios de aquellos seres que eran propicios para los aónikenk. Cabe agregar la hechicería, mediante la cual era posible causar mal a las personas, y cuyo ejercicio correspondía a quien

tuviera atributos para ello, no necesariamente a los chamanes y, usualmente, por individuos distintos a los mismos.

Sucesos trascendentes del acontecer vital, tales como el nacimiento, la pubertad femenina, el matrimonio y la muerte, motivaban la realización de prácticas rituales complejas que el grupo social asumía con la debida seriedad y preocupación. La iniciación femenina exigía la reclusión de las jóvenes que entraban a la pubertad, en una construcción preparada para el efecto: la "casa bonita", en donde permanecían por algunos días, aisladas y sometidas a privaciones severas. Allí eran aconsejadas por ancianos acerca de la manera de conducirse socialmente y eran instruidas en las tareas que habrían de desarrollar en su vida.

En cuanto a la iniciación de los varones, es posible la vigencia de un ritual *ad hoc*, pero no hay antecedentes suficientes y fidedignos que permitan pormenorizar sobre sus detalles y significación mítico-religiosa.

Está claro que el baile y la música, como las pinturas corporales debieron cumplir un papel complementario en el ceremonial de los aónikenk, aunque no se dispone de descripciones sobre la manera en que ello ocurría en el tiempo prehistórico y las referencias con las que se cuenta corresponden al siglo XIX. Respecto del arte pictórico extracorporal, esto es, principalmente el realizado por las mujeres sobre las pieles cosidas y curtidas, hay incertidumbre en cuanto a su posible inspiración mágica o religiosa, como la tuviera el arte rupestre primitivo, que los indígenas históricos parecían no entender, a juzgar por testimonios obtenidos por los exploradores a fines del siglo XIX, atribuyéndolos a "los antiguos". De allí que tal vez tales pinturas tuvieran únicamente un sentido estético ornamental, aunque con un parentesco estilístico con algunas representaciones parietales, circunstancia que sugiere su influjo inspirativo, que también ha podido advertirse en forma excepcional en las incisiones ornamentales de algunas piezas líticas (boleadoras), óseas y de otros materiales (lignito).

Para concluir el bosquejo descriptivo de la etnia aónikenk, cabe agregar que su vida de relación incluía contactos esporádicos con otros pueblos meridionales. Desde luego era posible que los hubiera con los mecharnúekenk que habitaban allende el río Santa Cruz, y también, con mayor certidumbre, con los kawéskar de las parcialidades del estrecho de Magallanes, el mar de Otway y, tal vez, del golfo Almirante Montt, no así con los distantes parientes étnicos, los sélknam, de cuya existencia tenían conocimiento. Este trato heredado de la antigüedad debía servir para el intercambio de algunos bienes e incluso para recíprocas influencias culturales, cuya significación es imposible de precisar.

Amantes apasionados de su áspera tierra esteparia, ahítos de luz y de horizontes sin término, condicionados en su quehacer vital y curtidos por los vientos durante su incansable caminar, tal es la suma expresiva de los aónikenk, pueblo singular de recios cazadores genuinamente libres.

Kawéskar: vagabundos del mar

El vasto espacio geográfico archipielágico que se desarrolla entre el golfo de Penas y el canal Cockburn, el océano Pacífico y el litoral periandino hasta poco al sur del

paralelo 52°, y que a partir de esta latitud incluye las aguas interiores de Ultima Esperanza, Skyring, Otway y la sección centro-occidental del estrecho de Magallanes y las aguas fueguinas tributarias, estaba ocupado desde tiempo inmemorial por un pueblo de cazadores y pescadores nómadas, que se denominaban a sí mismos *Kawéskar* -los hombres, genéricamente-, que conformaba una de las ramas del gran grupo de hombres del mar del sudoccidente de América, cuyos dominios abarcaban desde el golfo de Corcovado hasta el cabo de Hornos.

Aunque no deben caber dudas en cuanto a que Fernando de Magallanes y compañeros los avistaron repetidamente -es inexplicable el silencio de Pigafetta en este particular-, tal efectivamente sucedió durante las navegaciones de García Jofré de Loayza, en 1526, Simón de Alcazaba una década después, Francisco de Ulloa, Francisco Cortés de Ojea y Hernando Gallego en 1553. Sin embargo, las referencias correspondientes que se hicieron sobre estos indígenas fueron escasas, por lo que nuevamente ha de recurrirse a Ladrillero, que los avistó una y otra vez durante su prolongado periplo de 1557-58, quien dejó una descripción muy veraz y acertada respecto de sus características físicas y algunas de sus costumbres. Con todo, no pudo evitar un juicio de valor sobre la barbarie aparente de esta gente, propio de la incomprensión cultural de la época:

"La gente que hay en esta ensenada susodicha, son indios pescadores de mediano cuerpo y mal proporcionados. No tienen sementeras y mantiénense de pescado y mariscos, y lobos marinos que matan; y comen la carne de los lobos y pescados cruda, o aves cuando las matan, y otras veces asan. No tienen ollas ni otras vasijas; ni se han hallado sal entre ellos. Son muy salvajes y sin razón. Andan vestidos de los cueros de los lobos y de otros animales, con que se cubren las espaldas, y caen hasta las rodillas, y una correa que les atan por el pescuezo a manera de las liquiras que traen los indios del Cuzco. Traen sus vergüenzas de fuera sin ninguna cobertura. Son de grandes fuerzas. Traen por armas unos huesos de ballena a manera de dagas, y unos palos, como lanzuelas mal hechas. Andan en canoas de cáscaras de cipreses y de otros árboles. No tienen poblaciones ni casas, sino que hoy aquí, mañana en otra parte, y donde quiera que llegan, llevan unas varillas delgadas, las cuales ponen en el suelo; y con corteza de árboles, que en las dichas canoas traen, hacen sus casillas chiquillas, a manera de ranchos, en que se meten y reparan del agua del cielo y de la nieve"[39].

Esta descripción se refiere a un grupo de kawéskar avistados en un sector del canal Fallos, en el inicio de la Magallania, y se corresponde cabalmente con las relaciones hechas con posterioridad, a propósito de otros encuentros con los indígenas ocurridos en el golfo Almirante Montt y en la sección occidental del estrecho de Magallanes, salvo, cosa ciertamente excepcional, el haber encontrado "bien agestadas" a las mujeres observadas en esta última zona. Con ello se tiene una prueba temprana de la identidad y unicidad de este grupo humano a lo largo y ancho de su extenso territorio marítimo.

Desde el punto de vista somático los kawéskar integraban, con yámanas y chonos, un gran grupo humano conocido en la ciencia antropológica como fuéguido, con características que lo diferenciaban de aquel propio de los cazadores de tierra adentro.

Al revés de lo que ocurriera con los aónikenk (y también con los sélknam pese a lo fugaz de los avistamientos), los kawéskar no parecieron bien agestados a los europeos, lo cual no significa que fueran los individuos repelentes u horripilantes que la mala fama difundiría hasta nuestros días. De primera se veían casi contrahechos y deformes, debido a la desproporción que se daba entre sus desarrollados y robustos torsos y brazos, y sus enclenques y curvas piernas lo que no era más que el resultado de una adaptación a la vida marítima. Bajos y desgreñados, desnudos y malolientes por causa de la costumbre de untarse con grasa de lobo (de suyo muy fuerte), contemplados además en el contexto natural de su país húmedo, salvaje y misterioso, producían a los extraños una reacción de rechazo a primera vista, pero, -prescindiendo de la estética, concepto de valor relativo propio de cada cultura-, conformaban en verdad un pueblo físicamente bien conformado, recio, fuerte y sufrido, magníficamente adaptado para vivir en un hábitat tan exigente y severo como es el del occidente magallánico.

Debemos convenir en que pudieron tener un carácter variable, ora apacible y amistoso, ora iracundo, pero no eran necesariamente perversos y crueles como se les calificó injustamente, quizá malinterpretándose sus reacciones ante la presencia de gente extraña, a veces incomprensibles para los cánones europeos. Era, vale reiterarlo, gente áspera, tal vez un tanto brutal, hecha para vivir en un ambiente bravío, con sus consiguientes cualidades y defectos.

Su vestimenta, si de la misma puede escribirse, ni siquiera era la elemental. Los kawéskar vivían de hecho desnudos en toda estación, aun con el tiempo más crudo, usando como prenda de abrigo una capa de piel de lobo, huemul, nutria o coipo y aun de guanaco, si es que podían procurársela, generalmente corta, que cubría la espalda y que se llevaba atada al cuello. Nada más. Ello permite entender lo que estimamos era el resultado de un proceso adaptativo singular, para un medio natural como es el de los archipiélagos: la desnudez era funcional a un ambiente que literalmente rezuma agua por doquiera, lo que hacía inútil toda forma de vestido. Así, amén de su resistencia corporal, que al parecer derivaba de un metabolismo más elevado, lo que significaba tener temperaturas internas más altas y, consecuentemente, una mejor defensa contra el frío, se embadurnaban el cuerpo con grasa de lobo, lo que les brindaba una protección epidérmica adicional, de carácter aislante, sobre la cual el agua resbalaba evitando el frío que produce la transpiración[40].

Unicamente un tocado de plumas, a modo de sombrero confeccionado con alas de aves, complementaba en los varones tan exiguo atuendo, el que al parecer tampoco era de uso común. Si en cambio lo era la pintura facial y la corporal -ya no protectora, sino ornamental- de preferencia en colores blanco y rojo, usualmente esta última coloración, que debía tener un sentido ritual tradicional pues la empleaban también en sus armas, ajuares funerarios y en los cadáveres.

Los kawéskar eran genuinos hijos de las aguas y la bruma, habitantes de un territorio marítimo inclemente y rudo como pocos, aunque de salvaje grandiosidad, que imponía una movilidad permanente en la búsqueda de recursos para la subsistencia. La navegación era así la respuesta para un requerimiento esencial de su existencia nómada, técnica que dominaban con maestría incomparable empleando unas embarcaciones precarias y frágiles, pero eficaces para su objeto.

La canoa -*hallef*- era de tal manera la pieza más importante y apreciada de su

patrimonio material. Esta, en la época de que se trata, era fabricada con cortezas de fagáceas, preferentemente de coigüe. Para este efecto se elegía un árbol de buen tamaño y con fuste apropiado, se cortaba la corteza del tronco en forma anular, en dos partes de acuerdo con la longitud requerida o posible, y luego se hacía una incisión vertical que las unía, tras lo cual se desprendía cuidadosamente la corteza para evitar que se rasgara. El trozo así extraído era acondicionado, aplanándoselo para hacerlo manejable. Si su tamaño y estado lo permitían, se recurvaba en los extremos para obtener la ulterior forma de la embarcación. Si ello no era posible, se extraían tres trozos, los que se cortaban de manera tal que al unirlos firmemente, mediante una costura hecha con lianas, adoptaran la forma del casco que se requería, aguzada hacia las puntas. Se le daba rigidez y resistencia al conjunto mediante dos largas varas unidas por sus extremos, que hacían las bordas cosidas a la corteza, y varillas arqueadas colocadas una junto a otra de mayor a menor, a modo de cuadernas para dar la necesaria curvatura al casco. Las costuras se calafateaban con hierbas, musgo y barro. La amplitud deseada entre las bordas se obtenía con travesaños de separación de largo variable, que también servían como asientos. Se agregaba finalmente un revestimiento interior del casco, preparado con cortezas ablandadas a fuego. La embarcación, una vez concluida, se parecía a una luna en cuarto creciente, curva y puntiaguda, al decir de Sarmiento de Gamboa. Para darle impulso en el agua se la dotaba de remos pequeños.

La canoa tenía una longitud variable que podía alcanzar hasta 8 ó 9 metros, sobre la que podía acomodarse una familia o grupo familiar (con parientes) de hasta una decena de personas, amén de los perros acompañantes y de su escasa impedimenta. Esta se componía de sus armas, útiles, cestos y objetos de uso cotidiano, además de los cueros destinados a la cobertura del toldo. En el centro de la embarcación se mantenía encendido un pequeño fuego durante la navegación, destinado a la cocción de alimentos, si bien podía brindar algún precario calor, en especial a los pequeños.

De acuerdo con las fuentes fidedignas, hay consenso entre los etnógrafos y los historiadores en cuanto a que el descrito era el tipo común de embarcación empleado por los kawéskar durante los siglos XVI y XVII. Además utilizaban, aunque con menos frecuencia, canoas monoxilas, o sea, hechas de troncos ahuecados a fuego. Tampoco podría excluirse la posibilidad de existencia de embarcaciones que poseían una estructura de varas recubierta con cueros de lobos cosidos. Con posterioridad, hacia el siglo XVIII, habría comenzado a difundirse parcialmente, entre algunos grupos boreales de los kawéskar, la dalca de los chonos y chilotes que, como es bien sabido, era una canoa construida con tres o cinco tablas cosidas.

La canoa no sólo era un medio de transporte sino también una verdadera vivienda flotante, pues, en ella se pasaba buena parte del tiempo, aunque no todo era navegar, pues con el conocimiento geográfico acumulado por generaciones, los indígenas empleaban los istmos terrestres como atajos, para arrastrar o llevar en peso a través de los mismos sus embarcaciones, evitando trayectos innecesarios que prolongaban en demasía la navegación. El territorio archipielágico abunda en sitios como los mencionados, en los que aun hoy es posible advertir el rastro del paso de los antiguos nómadas marinos.

La habitación en tierra firme era el toldo *-tchelo-* que se levantaba en un paraje

provisto de agua dulce, siempre junto a una bahía abrigada. De forma cupular, con una planta circular o ligeramente elíptica, su estructura era sencilla: unas cuantas varas distribuidas regularmente en el perímetro y que se enterraban por la parte más gruesa, y que luego eran curvadas hasta unirse entre sí por sus otros extremos. Sobre esta armazón se colocaban cueros de lobos, cortezas y ramas si faltaba, dejándose una pequeña entrada por el lado más protegido, y a veces una opuesta, y en la cúpula una abertura para la salida del humo. Se conformaba de esa manera un recinto de unos tres metros de diámetro y dos de altura en la parte central, donde se alojaba una familia con relativa comodidad. En el centro de la base se encendía el fuego y en su alrededor se distribuían los moradores, sobre un piso de ramas pequeñas y musgo, y también pieles, que daba alguna comodidad y permitía aislar a las personas de la humedad del suelo. La estructura no se desarmaba, únicamente de tanto en tanto se reemplazaba alguna rama o vara podrida o rota, y quedaba así disponible para ulteriores recaladas de otros indígenas. De esa forma las había diseminadas desde tiempo inmemorial, de manera que siempre estaban al alcance de los navegantes.

Estos paraderos, no obstante que transitorios, admitían una cierta jerarquización de importancia; los había así de ocupación eventual, simples albergues de paso, que variaban según la calidad y recursos del lugar de emplazamiento, hasta parajes de concentración plurifamiliar con mayor número de toldos y distinto equipamiento. Cuando la ocasión se prestaba, en ellos se erigían las construcciones de carácter ceremonial a las que se hará referencia posterior, entre ellas una gran cabaña destinada al alojamiento de muchas personas, choza que solía tener cuatro entradas y dos fogones.

El acervo material de los kawéskar se completaba con los utensilios, herramientas y armas que desde antiguo se habían creado y desarrollado para satisfacer las distintas necesidades y actividades propias del quehacer y la vida cotidianos. La panoplia incluía como pieza fundamental el arpón, compuesto de una punta de barba simple o serriforme elaborada sobre hueso de lobo o de ballena, y un asta de madera en la que aquélla se colocaba fija o móvil, en este caso mediante un ingenio que la mantenía unida al asta y que le permitía desprenderse una vez que penetraba en el cuerpo de la víctima, quedando unida a la mano del cazador por medio de una cuerda. Estaban además, el dardo arrojadizo, pieza de madera de menor longitud armada con una punta de piedra, el arco y la flecha, la maza de madera, igualmente arrojadiza; la honda, confeccionada con cuero, y también una especie de daga de madera con punta de piedra. Algunos de estos elementos se empleaban tanto en la caza y la pesca, así como en el combate entre indígenas. Herramientas de trabajo propiamente tales eran los cuchillos elaborados sobre conchas de mitílidos o con piedras, cuñas necesarias para desprender cortezas, espátulas, retocadores, punzones, morteros, raspadores, hachas, etc., fabricados en hueso, piedra o madera, en su caso. El instrumental corriente se completaba con recipientes o baldes para contener agua, preparados con corteza de árboles, hábilmente cosidos y calafateados, canastillos de junco tejido y bolsitas de cuero para guardar las pinturas, las apreciadas piritas y la yesca para el encendido del fuego.

La división del trabajo cotidiano era más equitativa que entre los aónikenk; incluso algunos etnógrafos hacen referencia a un trabajo común y compartido entre los sexos.

En cualquier caso, al hombre le correspondía la fabricación de la canoa y el toldo, de las armas y herramientas, y el suministro de alimentos por medio de la caza y la pesca. La mujer asumía el trabajo artesanal del tejido de cestas, confección de redes, preparación de pieles, del mismo modo que era la responsable de la extracción de los mariscos, por lo que era nadadora consumada, y la recolección de otros productos naturales, además de la preparación de los alimentos.

La caza y la pesca se practicaban tanto en navegación como en tierra, principalmente mediante el uso del arpón. Para la cacería del huemul, animal que abundaba en algunos distritos del extenso territorio indígena, los kawéskar, conociendo la ventaja del cérvido en su teatro natural, se daban maña para conseguir que el animal quedara acorralado en la proximidad de la costa y acabara echándose al mar en donde era fácil presa para los arpones. Juntándose varias embarcaciones, los más intrépidos se atrevían a atacar a las ballenas, a las que hostigaban y herían hasta conseguir que se desangraran y se vararan en alguna playa. La captura o hallazgo de un cetáceo se avisaba a otros indígenas mediante fogatas y humos lo que hacía del suceso un motivo de animada reunión social, que no tenía fin sino hasta la extracción de todo lo aprovechable del animal. La caza de lobos marinos era otra causa de convocatoria para los indígenas, cuando se trataba de actuar sobre las parideras, lo que hacía de esta cacería una actividad excepcional pues por lo común tenía ocurrencia luego de la parición de las hembras. Se reunían de tal manera numerosas canoas que se dirigían a los apostaderos de pinnípedos, por lo común situados en roqueríos castigados del frente litoral oceánico y allí hacían la matanza en conjunto. Como en el caso de la ballena, la caza de lobos servía de ocasión para una relación colectiva, inclusive de carácter ceremonial.

Para la pesca, se empleaban tanto el arpón (con puntas apropiadas) en el caso de peces de mayor tamaño, de igual modo que la red y los "corrales de piedras" que se construían como barreras en las playas de cantos y arena, de modo que en la bajamar quedaran encerrados los peces en pozones de aguas someras o en seco, permitiendo su captura a mano.

Deambulando a lo largo y ancho de un territorio tan extenso y heterogéneo como era el suyo, es forzoso suponer para estos indígenas la noción de un concepto de territorialidad, siquiera débil, dada la probabilidad de concentraciones o permanencias temporales prolongadas en determinados distritos, circunstancia que habría impuesto -no obstante la vigencia de características generales idénticas- ciertas diferencias dialectales y particularidades culturales que algunos observadores advertirían más tarde, especialmente a partir del siglo XIX. Como lo hiciera notar Joseph Emperaire hace algunas décadas, las evidencias arqueológicas que se poseen son escasas, pero aun así sugieren la existencia de áreas de mayor concentración poblacional, lo que debiera interpretarse como recurrencia de paso o bien intensidad de permanencia en zonas más atractivas bajo distintos respectos. Algunos de estos distritos eran las islas Guayaneco, la comarca marítima que tiene por ejes los canales Fallos, Ladrillero y Messier en uno y otro flanco de la isla Wellington; los archipiélagos de Madre de Dios y el de Reina Adelaida, incluyendo en este caso el canal Smyth, y las costas fueguinas, e incluso pudieron sobrepasar hacia el nororiente la "frontera" definida por las islas Isabel, Marta, Magdalena y Contramaestre, llegando en incursiones ocasionales hasta

sectores del litoral nororiental del gran canal magallánico, como parece sugerirlo el hallazgo de enigmáticos litos discoidales escotados, más propios de una cultura de pescadores que de los cazadores de tierra adentro, y la tumba avistada durante el viaje de penetración de Magallanes, que por sus características se semeja a las comunes de los hábitos funerarios de los canoeros.

En lo que se refiere a otro aspecto fundamental de la cultura kawéskar, como el de sus ideas mítico-religiosas, la superficialidad, parquedad, insuficiencia o vaguedad de los informantes más tempranos, ha impedido a la posteridad tener una visión apropiada acerca de lo que debió ser su mundo espiritual.

Sin embargo del conocimiento de algunos vestigios, más bien fragmentos que permiten aproximarse a lo que fuera la realidad mítico-religiosa del pueblo kawéskar, surge desde un principio la discordancia en lo que se refiere a la existencia de una divinidad suprema[41]. Según algunos etnólogos de comienzos del siglo XX, los aborígenes tenían la noción de un ser todopoderoso, que era anterior a todo lo existente, a quien nombraban *Xólas*, quien era el creador de todas las expresiones vitales e inertes de la naturaleza, acción generatriz sobre la que los informantes históricos carecían de detalles. También era el autor de las leyes morales que regían la conducta de los humanos y de las regulaciones que presidían el ordenamiento del mundo natural. Habitante del firmamento, se hallaba permanentemente ocupado en el acontecer terrenal. Lo imaginaban como un ser gigantesco que viajaba de día y de noche en una gran canoa, por ríos y mares, pero que también podía deslizarse silenciosamente sobre las copas de los árboles, y que en su deambular eterno solía llevarse a los hombres que encontraba distraídos u ociosos. Se le temía, por consecuencia, y había preocupación por no encontrarse con él, sin embargo de lo cual se invocaba su amparo en caso de peligro extremo.

Con él compartía el nivel superior, en una suerte de dualismo religioso, otro espíritu poderoso pero maligno, siempre alerta y activo, omnipresente. Este era *Ayayema*, genio perverso, señor de la naturaleza, empeñado en perturbar sin descanso la vida de los humanos. En el reducido panteón kawéskar era, lejos, la figura predominante: habitaba durante el día en los pantanos y turbales, y en la noche rondaba en la espesura de los bosques junto a las costas. Dueño del viento, lo manejaba a su antojo, desatando las tempestades que castigaban y hundían las canoas[42]. Se complacía en aterrorizar a los indios mientras éstos se encontraban en sus toldos; para ello merodeaba aguardando que se rindieran al sueño. Cuando así sucedía se adueñaba del fuego, hacía crepitar las brasas y las lanzaba contra los cuerpos dormidos para mortificarlos con las quemaduras, o bien alargaba las llamas hacia arriba para quemar la choza. Olía a podredumbre, de allí que cuando por obra de la descomposición de las materias orgánicas el hedor se hacía intenso, ello era una señal inequívoca de su presencia, lo que obligaba a la mudanza inmediata del campamento.

Maloliente y perverso era también *Kawcho*, el espíritu que rondaba en las noches tenebrosas de los archipiélagos. Durante el día se ocultaba y desplazaba bajo el suelo, para emerger en las playas cuando oscurecía. Su olor alertaba a los perros que aullaban anunciando su presencia, lo que obligaba a los hombres a montar guardia. Atacaba por detrás a los solitarios, atormentándolos y ahogándolos con sus manazas armadas de garras.

Algo menos dañino era *Mwono*, el espíritu que señoreaba las cumbres andinas y los glaciares. Sólo atacaba a los navegantes temerarios que penetraban en los fiordos cordilleranos, precipitando sobre ellos avalanchas de hielo y rocas.

Está claro que este conjunto de creencias míticas era el resultado anímico del influjo milenario de una naturaleza siempre airada que abrumaba a los hombres. Una impresión acumulada a lo largo de incontables generaciones de canoeros melancólicos, agobiados por la existencia en un ambiente habitualmente inclemente y tenebroso, donde las fuerzas naturales se desplegaban enloquecidas. Ese país de pesadilla sólo podía ser señoreado por los genios maléficos que, como la lluvia sempiterna, no se daban tregua en su perturbador afán.

La existencia de los kawéskar debió llenarse así de temores y angustias, supersticiones y tabúes, en medio de los cuales debía transcurrir el vivir cotidiano, sorteando inacabables acechanzas y riesgos. Las prácticas rituales correspondientes integraban un conjunto de normas ordenatorias consuetudinarias, personales y sociales, a las que debía sujetarse la comunidad.

Había ceremonias para celebrar diversos acontecimientos del suceder cotidiano de la sociedad kawéskar, siendo por cierto las más importantes el *Kálakai*, para la iniciación de los jóvenes, varones y hembras, y el *Yinchihaua*, ritual de carácter secreto y particular trascendencia, reservado a quienes hubiesen participado del Kálakai a lo menos en dos ocasiones. Virtualmente desconocida por los etnógrafos, se debe a Gusinde el rescate tardío de los antecedentes que permiten ilustrar sobre los pormenores de esta ceremonia[43].

El varazón de una ballena, suceso que bastaba para congregar a los indígenas, servía de suficiente justificación para la ocurrencia de un acto tan relevante para la vida espiritual del pueblo kawéskar, pues por una parte se aseguraba la concurrencia necesaria de varones y el sustento alimentario del grupo durante el tiempo que duraba el ceremonial.

Así las cosas, parte de los congregados se encargaba de desbrozar el terreno, seleccionar y preparar los materiales, y finalmente levantar la gran cabaña *Tchelo Ayayema* (Toldo de Ayayema), que habría de servir de sede para los actos rituales, en tanto que otros se ocupaban del aprovisionamiento de alimentos para las familias que se iban instalando en la vecindad con sus propios toldos, con lo que el paraje cobraba una animación inusual. Todo era dirigido por un anciano con experiencia, para lo cual los demás se ponían espontáneamente a sus órdenes.

Para la construcción de la cabaña se preferían troncos delgados y rectilíneos de ciprés, los que una vez despojados de sus ramas laterales eran teñidos de rojo, el color ceremonial por excelencia, y se los adornaba con plumas en la parte superior. Además, a distancia prudente, se levantaba una segunda choza de forma cónica y menor tamaño, que debía servir a las mujeres para la preparación de la comida de los hombres, que por lo común era la misma que se había ocupado para la ceremonia del Kálakai, si es que éste había tenido previa ocurrencia.

Faena complementaria, exclusivamente a cargo de los hombres y que se realizaba en medio de gran reserva, era la preparación de las máscaras que habrían de emplearse en el proceso ritual. Para eso se utilizaban cortezas apropiadas que permitían fabricar unas formas tubulares simples, de tamaño suficiente como para introducir la cabeza en

ellas, se les practicaban agujeros para los ojos y se las pintaba de blanco y ornamentaba con algunas líneas en negro o rojo. También se utilizaba el plumaje y pellejo de aves marinas con idéntico objeto, prefiriéndose la cola del albatros, que podía desplegarse a manera de abanico. Había una máscara especial de corteza, de tamaño corporal, a modo de gran escudo con orificios que semejaban ojos, fosas nasales y boca, y el agregado de un trozo de madera corto y redondo en la parte inferior simulando un falo. Esta máscara se sujetaba al cuerpo con correas o lianas. Además de máscaras y plumas, los actores llamados a intervenir en el ritual se decoraban caras y cuerpos con pintura, predominando en ello el color blanco.

El objetivo central del Yinchihaua era informar a los iniciados sobre los orígenes de la sociedad kawéskar y del porqué de las normas de comportamiento de hombres y mujeres. Su explicación se basaba en el rico acervo mítico del arcano indígena, donde destacaba la superación del matriarcado, figurado en la oposición inicial entre el Hombre Sol y la Mujer Luna, y los acontecimientos que se dieron en consecuencia hasta el triunfo completo de los hombres y la sujeción permanente de las mujeres. En esta elaboración hay caracteres de clara semejanza con las propias de otros grupos meridionales, lo que revela un remoto común origen en las creencias espirituales.

La ceremonia propiamente tal se iniciaba cuando la parafernalia y los protagonistas se encontraban debidamente preparados. De entre éstos, los candidatos o iniciados, sujetos pasivos, debían realizar durante su transcurso trabajos constantes, sufrir rigores y castigos y pasar privaciones, proceso disciplinario considerado indispensable y esencial para la mejor educación y preparación para la vida adulta.

Cumplidos los ritos iniciales, que incluían preparativos con los que se buscaba atemorizar a las mujeres y asegurar el suministro de carne mediante la intervención de espíritus benéficos, los acontecimientos se concentraban en la gran cabaña, lugar en el que se desarrollaban las sucesivas presentaciones y pantomimas de los actores que representaban a los diversos engendros míticos, en medio del sobrecogimiento y aun del pavor de los jóvenes iniciados y, ocasionalmente, de las mujeres que eran invitadas a presenciar parte de los actos rituales.

Los espíritus que hacían aparición alternada eran, primeramente, *Chiliku*, ser poderoso, maligno y violento, que moraba al interior de la tierra, suerte de *alter ego* del perverso Ayayema; luego *Yayipa*, engendro femenino que se manifestaba silbante y airado, pero menos violento que aquél; por fin, *Kalasilis*, otro ser iracundo que aterrorizaba al grupo con sus bramidos. Estas apariciones se combinaban con cantos y danzas en las que intervenían todos los hombres participantes.

El ritual concluía al cabo de varias semanas de repetidas presentaciones, con la etapa de instrucción de los iniciados en procura del aprendizaje de destrezas útiles para su existencia y en la enseñanza de los principios éticos y morales que habrían de presidir su comportamiento personal y su vida de relación, amén de la debida ilustración sobre los mitos y creencias ancestrales, importante tarea que era asumida por hombres expertos y sabios.

Una vez que el director y sus colaboradores principales consideraban que se había alcanzado el objetivo educativo, el Yinchihaua concluía con el retiro y ocultamiento de todos los objetos y elementos empleados en él, cuya vista pudiera alentar alguna sospecha de superchería entre las mujeres, se invitaba a todo el grupo a una fiesta

conclusiva, en un ambiente de general satisfacción por el trascendente suceso.

En la vida cotidiana de los kawéskar el chamanismo cumplía un papel fundamental. Esta actividad estaba conformada por un conjunto de prácticas mágicas cuyo objeto era el de sanar las enfermedades, intervenir en los maleficios que afectaban a los humanos y predecir el tiempo. Su ejercicio correspondía a los *ówurkan*, hombres o mujeres que se sentían predispuestos, movidos por una fuerza interior, quienes poseían la sabiduría y habilidades apropiadas que eran el fruto de la transmisión oral y un cuidadoso aprendizaje.

En los casos de enfermedades, heridas y dolencias ocasionadas por el maleficio ajeno, los chamanes asumían un protagonismo insustituible, pues en ellos residía el conocimiento empírico y práctico de las curaciones, tratamientos y conjuros. Como ha acontecido en otros pueblos primitivos, también entre los kawéskar la medicina natural debió alcanzar un desarrollo interesante e integrar el acervo de la ciencia chamánica.

Según podía esperarse, la muerte y el ritual funerario debían conformar momentos y prácticas trascendentes en la existencia indígena dominada por los espíritus sombríos. Aquí, nuevamente las informaciones disponibles son confusas. Así, para algunos la muerte era una suerte de paso liberatorio para quienes habían ajustado su conducta a las normas éticas, de manera tal que accedían al más allá para disfrutar viviendo en un bosque delicioso, teniendo a su disposición, en abundancia, los alimentos que apreciaran en vida. Los réprobos, en cambio, entraban a los terroríficos dominios de Ayayema, de los que no podían escapar jamás.

Para otros, el difunto que había sabido sustraerse de los maleficios de Ayayema era protegido en el mundo de los muertos, mediante la parafernalia funeraria que montaban los vivos, pero finalmente sus restos acababan abandonados al espíritu maligno, lo que resulta incongruente e incomprensible, situación que entendemos se debe a la información fragmentaria que ha llegado hasta nosotros. Como fuera, había gran preocupación por las prácticas funerarias. Los kawéskar como los chonos enterraban a sus muertos en cavernas, oquedades o abrigos rocosos, práctica que debe tenerse como una característica definitoria de su cultura. Los cuerpos, cubiertos de ocre rojo, eran envueltos en pieles de lobos marinos y depositados en esos sitios, unas veces flectados, directamente sobre el suelo o en angarillas levantadas para el caso, otras en posición erguida, de pie, rodeados siempre por un conjunto formado por sus armas, en el caso de los hombres, o el cesto y un bastón para la extracción de mariscos, en el de las mujeres, además de algún alimento para su viaje eterno y palos pintados de rojo, a los que se les atribuía un papel protector o preventivo de las acechanzas de Ayayema. En forma excepcional, al parecer, se pintaban las paredes en color rojo con figuras de sentido simbólico, quizá propiciatorio para el difunto, según se ha descubierto recientemente en una sepultura de niños en una caverna del fiordo de Ultima Esperanza, lo que da a entender el conocimiento del arte parietal por los kawéskar.

Sin embargo de lo habitual que pudo ser esta forma de enterratorio, tanto la tradición indígena como algunas fuentes etnohistóricas hacen referencia a sepulturas en el mar o en los pantanos, en ambos casos con hundimiento de los restos y sin parafernalia. En los distritos del centro del territorio magallánico donde las formaciones rocosas no

abundan o se hallan distantes, las sepultaciones se hicieron bajo túmulos de piedras o angarillas a la intemperie. Cualquiera que fuera la forma elegida, los demás bienes de los difuntos eran quemados, con excepción de la canoa que era abandonada al viento. El sitio de sepultación pasaba a ser un lugar maldito del que había que alejarse pues Ayayema venía a posesionarse del mismo.

Caben finalmente algunas referencias a la vida de relación de los nómades del mar.

De la misma manera que las otras etnias meridionales, los kawéskar poseían una estructura social nuclear o básica constituida por la familia, entendida como el agrupamiento natural de padres e hijos, y los abuelos si los había, pero acrecida por cuñados y otros parientes o allegados, sobre la que se ejercía la autoridad paterna. Independientes y libres por antonomasia, no conocían jefaturas, apenas liderazgos ocasionales con fines prácticos, y deambulaban separadamente o en grupos plurifamiliares.

En su trato social, de acuerdo con la tradición, era frecuente la práctica del *tchas*, es decir, la entrega de cualquier cosa por parte de uno a otro sin espera de retribución y causa aparente, expresión de generosidad que refleja un ánimo noble y de relación amistosa. Es probable, asimismo, que en su convivencia intrafamiliar, interfamiliar o grupal gustaran recordar leyendas tradicionales, o bien que realizaran repetidamente para diversión del grupo, pantomimas con imitaciones de animales, acompañadas de canciones referidas específicamente a los mismos.

Respecto del contacto interétnico, conocida la situación geográfica relativa de su territorio, los kawéskar fueron los únicos que tuvieron algún grado de relación con todos los grupos australes (chonos, yámana, aónikenk y sélknam), lo que no significa que tales tratos hayan sido necesariamente pacíficos, pues en las áreas fronterizas debió ser de común ocurrencia la captura o rapto de mujeres, con secuelas de enfrentamientos ulteriores. Pero también hubo contactos habituales u ocasionales en que el objetivo era el intercambio de bienes, por medio del trueque, como era el caso practicado con los cazadores de tierra adentro, en que éstos recibían la cotizada pirita de hierro y la no menos apreciada obsidiana verde. Areas de contacto habituales debieron ser las islas Guayaneco y otras del litoral del golfo de Penas, entre kawéskar y chonos, y la zona archipielágica vecina al paso Brecknock entre aquéllos y sus vecinos meridionales, los yámana. Con los sélknam los tratos debieron darse al frecuentar los canoeros parajes costeros de la bahía Inútil y del canal Whiteside, y también del litoral noroccidental de la Tierra del Fuego. Por fin, las costas de la península de Brunswick situadas entre el cabo Negro y Cabeza del Mar, así como las opuestas bañadas por el mar de Otway, fueron el teatro de una prolongada relación de distinto tipo entre los kawéskar y los aónikenk.

Sélknam: cazadores de Karukinká

En rigor histórico fueron los primeros en hacerse advertir por los europeos con sus afamados fuegos y humos que darían nombre al territorio, durante la penetración descubridora de 1520. Sin embargo, resultaron esquivos para los ojos extraños y

sólo sesenta años después se les avistó fugazmente, advirtiéndose que eran "gente grande", durante la breve recalada de Pedro Sarmiento de Gamboa en la bahía que a partir de entonces pasó a llevar el topónimo alusivo.

Excepción hecha del lamentable encuentro de van Noort en 1599, en el que al parecer existió más preocupación por disparar sobre los naturales que de observarlos, la primera aunque escasa noticia acerca de su aspecto y características la debemos a los hermanos Nodal, quienes en 1619 se encontraron con un grupo aborigen en la bahía Buen Suceso, sobre la costa sudoriental de la isla grande de Tierra del Fuego:

"... los Indios se llegaron a nosotros, y como vimos que no traían armas ningunas, y que venían en cueros, desnudos: algunos traían bonetes de plumas blancas de paxaros, y otros pellejos de carneros, con lana larga como los de España, y vn pellejo de venado que trocaron por vn capote, y hilo de lana de carneros, y correas de cuero adouadas con almagre: vinieron abriendo los brazos y dando vozes a su modo, a, a, a, y arrojando los bonetes que traian en señal de amistad, con esto nos llegamos a ellos y de alli a vn rato llegaron otros tres juntos: todos nos miraban muy de proposito los vestidos, y vimos que se aficionauan a los que tenian ropillas coloradas, y pedian por señas. Dimosles cuentas de vidrio, y agujetas, y otras niñerias. Eran muy apersonados, sin barbas ningunas, y pintados todos las caras de almagre y blanco: parecian muy ligeros en correr y saltar: no se fiauan mucho de nosotros, porque no se llegauan sino a tomar algo, y luego se desuiauan, en particular los mas mozos..."[44].

No obstante la parquedad es posible extraer de esta descripción algunos rasgos determinantes acerca del tipo físico, el carácter y las costumbres de estos indígenas. En verdad, eran de buena presencia, tal vez mejor parecidos que sus parientes étnicos de allende el Estrecho; sorprendentemente robustos y ágiles, casi atléticos. Pacíficos y amistosos, tímidos, pero desconfiados, vestían ligeramente y gustaban de pintarse la cara con colores tales como el rojo y el blanco.

Eran los sélknam, como se autodesignaban con una voz que resulta intraducible, que genéricamente identificaba a la gente, a los hombres que habitaban el territorio insular[45].

Si bien los descritos correspondían al grupo *haush* o *mánnekenk* que habitaba en la península Mitre, hay consenso, sobre todo después del magistral estudio etnológico de Martín Gusinde, en que se trataba de una parcialidad geográfica poco numerosa que poseía una diferencia dialectal, pero que sustancialmente era idéntica en lo somático y lo cultural con el resto del pueblo de cazadores-recolectores, que señoreaba, en las estepas y bosques de la isla grande, situados en general al norte de los Andes Fueguinos y al noreste del fiordo del Almirantazgo. El contingente étnico mayoritario a su vez admitía una separación sectorial entre los del norte del río Grande -línea divisoria tradicional del país aborigen-, habitantes de *Párik*, el distrito de las estepas y el parque precordillerano, y los meridionales que hacían su vida nómade deambulando por *Hersk*, región del bosque y las montañas. De allí que, siendo unos y otros sustancialmente semejantes, el bosquejo descriptivo de los Nodal tiene una validez general.

Los sélknam eran en verdad un pueblo de gente físicamente bien conformada y proporcionada, amén de bien agestados -apersonados, en el decir cabal de los españoles-; poseían una estatura media que promediaba 1,75 m en los hombres y algo

menos en las mujeres. Su nomadismo pedestre y su vida a la intemperie había hecho de ellos gente recia, resistente, y sana, admirablemente bien adaptada a la rigurosidad ambiental, en particular al medio estepario sempiternamente castigado por el viento. Vestían de manera parecida a los aónikenk, si bien con algunas variantes. Se cubrían el cuerpo con una gran capa confeccionada generalmente con cueros de guanacos jóvenes (chulengos), pero que también podían ser de coruros (*Ctenomys sp.*) o zorros, que les llegaba hasta las pantorrillas y que se llevaba con el pelo hacia afuera, curiosa costumbre originada por imitación a los animales. La capa o manto se sujetaba con la mano izquierda (que usualmente sostenía también el carcaj), dejando el brazo derecho descubierto y libre. Los pies se calzaban con unos mocasines confeccionados con la piel de las patas del guanaco. Para las caminatas prolongadas sobre la nieve se añadía una suerte de perneras de cuero, a modo de polainas, que les protegían hasta bajo las rodillas. Este atuendo elemental se completaba con un gorro triangular de piel que se colocaba, amarrado, sobre la frente.

Las mujeres, en cambio, llevaban la capa más larga, por lo común sujeta al cuello mediante trozos de cuero, lo que les dejaba las manos libres para trabajar, pero también podían llevarla de la misma manera que los hombres. Además, vestían una especie de pollera en forma de un cuero bien sobado que, con el pelambre hacia adentro, les envolvía el cuerpo desde el pecho a las rodillas y que se ataba bajo los hombros. Las niñas desde pequeñas utilizaban un cubresexo triangular que se amarraba a la cintura. Las madres llevaban a sus creaturas sobre sus espaldas, en artefactos *ad hoc*, y las cubrían con sus mantos para protegerlas del frío. Calzaban de manera semejante a los hombres, pero, al parecer no se protegían las piernas, y tampoco se cubrían las cabezas.

Unos y otros se adornaban habitualmente con pinturas faciales y corporales de contenido simbólico, pues con las mismas expresaban distintos estados de ánimo (alegría, tristeza, ira, luto), y también ceremonial en ocasiones determinadas; esta costumbre no estaba exenta de sentido práctico pues tal cobertura protegía la piel del rigor climático. La pintura se preparaba con tierras colorantes mezcladas con grasa de guanaco. Los colores preferidos eran el rojo, el blanco y el negro.

En lo que se refería a la vivienda, también entre ellos el hábito nómada había impuesto el uso de estructuras sencillas, que ofrecían variantes relacionadas con las características naturales de los territorios ocupados por las parcialidades sélknam. Así, entre los septentrionales la estructura era ligera, desarmable y portátil, y en vez de un toldo asumía la forma de un paravientos, pues el diseño era tan simple que ni siquiera resguardaba por completo de la intemperie, sino tan sólo del meteoro principal, el viento. Se levantaba excavándose previamente una planta circular, de unos dos metros de diámetro y una profundidad de 20 a 30 cms, tras lo cual se hincaban en los bordes, inclinadas hacia el centro, entre ocho y doce varas destinadas a sostener el amplio cobertor de piel que servía de pared, siguiendo una semicircunferencia que espaldeaba el sector de donde provenía el viento. De igual modo como ocurría entre los aónikenk, la erección, desarme y traslado del paravientó correspondía a las mujeres.

En el sur, distrito de bosques donde las precipitaciones cobraban importancia como elemento climático preponderante, la habitación aborigen asumía la forma de una pirámide cónica, de entre tres y cuatro metros de diámetro en la base, construida

con troncos, rellenándose los huecos que quedaban entre los mismos con ramas y musgos, dejándose una abertura para servir de entrada. Toda esta estructura se cubría con una gran capa formada por varios cueros cosidos entre sí. Una choza de este tipo conservaba de manera permanente su estructura y pertenecía únicamente a quien la había construido. Sin embargo de su transitoriedad de uso, sus moradores al parecer se ceñían a una norma consuetudinaria que regulaba las ubicaciones en la habitación sélknam: al centro, detrás del fuego, el hombre, a su derecha, la mujer, y a su izquierda, los hijos. Allí descansaban todos, bien abrigados con sus pieles, ahora con el pelambre contra sus cuerpos, cuidando sólo de no quemarse con el fuego, que se procuraba mantener encendido de manera permanente. Cualquiera que fuera el tipo de vivienda utilizado, en el caso de haber varias, éstas se levantaban en relativa proximidad, pero conservando cierta distancia de manera de brindar alguna privacidad para sus moradores.

Es claro que, en lo tocante a su acervo material, los sélknam poseían el bagaje ergológico connatural a su cultura de cazadores-recolectores que habían heredado de sus antepasados. Sin embargo, su utilería era notablemente variada si se la compara con lo conocido para otras etnias australes, del mismo modo que sorprende la diversidad de materias primas empleadas según lo exigía la funcionalidad instrumental, lo que era producto de experiencias acumuladas por generaciones, pero también el fruto de asimilaciones extrañas en forma de préstamos interculturales.

Respecto de las armas, las más importantes y útiles eran el arco y la flecha, piezas que en su sencillez resultaban casi insuperables en cuanto a su diseño funcional y eficacia, y en cuya fabricación el indígena ponía toda su ciencia, su interés y dedicación. Ello suponía un conocimiento acabado de la flora fueguina, lo que le permitía conseguir las maderas apropiadas para cada instrumento, así como el de los materiales complementarios que intervenían en su fabricación tales como piedras para puntas de proyectil, para alisar los astiles y labrar el vástago del arco; también del tipo de cueros y calidad de los nervios y tendones de guanaco según los distintos usos, y por fin de las plumas y huesos. El carcaj o aljaba para guardar las flechas se elaboraba con pieles de lobo marino que se obtenían por trueque con los indígenas del litoral.

Con madera se hacían asimismo lanzas y garrotes, así como el venablo o dardo arrojadizo que se empleaba en la pesca y que estaba armado con una cabeza de arpón labrada en hueso de lobo o ballena. Otra arma muy eficaz era la honda, que se confeccionaba con cuero y nervios de guanacos. Estaba además todo el instrumental fabricado en piedra (o recogido en antiguos asentamientos humanos): cuchillos, raspadores, morteros, alisadores, hachas, perforadores y boleadoras de distinta forma y tamaño; también en hueso, para obtener retocadores, punzones, cuñas, etc., y en cuero, material que fuera de lo consignado se empleaba en la fabricación de bolsas de distintos tamaños y para variados usos, correas, lazos, en fin. Con barbas de ballena se fabricaban trampas para aves, muy eficaces; del mismo modo que nervios y tendones servían para confeccionar redes y sedales para la pesca, además de otros elementos. Es necesario agregar, todavía, en un recuento que no es agotador, otros útiles del vivir cotidiano tales como las cunas portátiles de madera y cuero para los infantes, los canastillos de juncos, las confecciones en cuero para vestido, los objetos lúdicos (muñecos) y los adornos corporales con el empleo de conchillas, tallos vegetales y

plumas, en fin, utilería que en su diversidad expresaba el buen aprovechamiento que los indios hacían de los recursos de su territorio, del mismo modo que su habilidad manufacturera. Esta circunstancia sin duda debió darse quizá por igual entre las otras etnias del meridión, pero es el caso que respecto de los sélknam se posee la información más amplia y de mejor calidad acerca de este y otros aspectos de su vida cultural.

La economía de este pueblo se basaba obviamente en la caza y la recolección destinadas a la satisfacción de las necesidades vitales, principalmente alimentarias, tareas en cuya realización predominaba el esfuerzo masculino en lo que decía con la actividad cinegética, quedando la de recolección y obtención de otros recursos, principalmente las de abastecimiento de agua y leña, a cargo de las mujeres. Estas, al parecer, no se veían tan abrumadas de trabajo como sus congéneres aónikenk y aun, para disipar cualquier idea de similitud, se daban ciertos gestos de comedimiento por parte de los varones, de los maridos en el caso, como los de ayudar con las cargas a sus mujeres embarazadas en las caminatas por terrenos ásperos, en subidas o pasos difíciles.

Sin embargo de compartir y aprovechar un solar común, la costumbre inmemorial había impuesto una estricta zonificación de uso y aprovechamiento territorial a través de la institución y vigencia del *háruwen*, sin perjuicio de la suprazonificación de los tres grupos intraétnicos a la que se ha hecho referencia anterior.

El háruwen ("nuestra tierra") tenía un origen mítico y en su aplicación práctica significaba el dominio perpetuo, más bien el derecho exclusivo a la explotación de porciones definidas de territorio según linajes, concepto que en palabras de Gusinde, era "un conjunto unido por lazos de sangre en el que cada uno se sabía ligado a cierto antepasado específico"[46]. Para este ilustre etnólogo los linajes y por tanto las subdivisiones territoriales eran 39, en cambio las investigaciones posteriores de Anne Chapman han elevado su cantidad a 80 (69 sélknam del norte y del sur, y 11 haush), de los que 42 se ubicaban sobre sectores litorales y el resto tierra adentro, cubriendo la totalidad del ecúmene aborigen e incluso, cosa notable, comprendiendo además dos unidades de pertenencia kawéskar en los sectores litorales frecuentados por la gente de la parcialidad canoera del Estrecho[47].

De ese modo, la norma consuetudinaria atribuía a los miembros de cada linaje una suerte de propiedad sobre los recursos de su correspondiente háruwen, cuyos deslindes se hallaban determinados desde antiguo mediante accidentes, señales o referencias naturales perfectamente conocidos por la comunidad. Por supuesto, ello no impedía el paso de terceros a través de los mismos, o aun alguna forma de explotación como por ejemplo lo era el aprovechamiento de los pozos de agua, siempre que se hiciera con la autorización del linaje propietario, pues si así no sucedía se violaba una norma ancestral y se generaba una situación conflictiva que por lo común derivaba en luchas intergrupales o intertribales. Con todo, esta regulación estricta admitía dos excepciones, que se daban una, en las ocasiones en que se producía el varazón de algún cetáceo sobre la costa, suceso que convocaba a los indígenas que deambulaban por los alrededores y hasta muy lejos a la redonda, y otra, cuando se organizaban las celebraciones ceremoniales del Hain, también de carácter colectivo, a las que se hará mención posterior.

Dentro de cada háruwen los individuos del correspondiente linaje señorial podían usar y en el hecho usaban con entera libertad de los recursos allí disponibles, lo que tradicionalmente se hacía con mesura, en forma racional, vale decir en términos de respeto por el necesario equilibrio natural.

En cuanto al carácter y sociabilidad de los sélknam procede señalar algunos rasgos caracterizadores. Así, era gente sensible, irritable y vengativa que cuidaba con celo sus derechos y no dejaba una violación sin castigo, como lo advirtieran Gusinde y otros informantes, sintiendo un vivo placer por las riñas sangrientas, lamentable circunstancia que, al parecer, contribuía al control demográfico dada la frecuencia de ocurrencia[48]. Como contrapartida, cultivaban la solidaridad y la magnanimidad, en particular dentro del grupo tribal. Eran afectuosos entre familiares, destacando la entrañable unión y cariño entre los esposos y entre éstos y los hijos, a los que se procuraba educar con gran esmero. Admiraban y respetaban como "un buen sélknam" a quien llevaba una conducta ejemplar dentro de los cánones consuetudinarios, poseía habilidades y destrezas, y conocía la tradición de los antepasados y la mitología. Eran por esencia altivos, igualitarios e independientes, y por tanto no reconocían autoridad alguna, pero aceptaban con respeto la diferencia y aun jerarquía que de hecho se establecía en la vida cotidiana por razón del dominio de conocimientos y ejercicio de actividades que suscitaban admiración, como eran las de carácter mágico-religioso e intelectual: chamanes, sabios (custodios de la tradición) y adivinos, y también las relacionadas con el valor y la destreza física: guerreros, luchadores y corredores. Privilegiaban la unidad tribal (linaje) y eran sociables en el marco de su libertad individual, cumpliendo con acucia sus deberes y obligaciones para con el grupo al que pertenecían. Más allá de la distinción de linajes, se sabían integrantes de un pueblo de cazadores que señoreaba un territorio que les satisfacía en plenitud y al que amaban con pasión.

Ciertamente es mucho lo que podría añadirse en cuanto al carácter, hábitos y otras particularidades de esta etnia admirable, pero ello escapa al contexto generalizador que impone esta obra, de allí que es forzoso en éste como en los casos de las otras naciones aborígenes, ofrecer sólo un bosquejo sinóptico, aunque completo en lo sustancial[49].

Fuera de toda discusión, lo más sorprendente de la cultura sélknam es la riqueza de su vida espiritual, aspecto que afortunadamente ha podido ser conocido en profundidad de un siglo a esta parte, noción cuya fidelidad con la realidad correspondiente a la época prístina de que se trata es indudable, pues este grupo étnico como ningún otro se mantuvo aislado y por tanto libre de influencias culturales foráneas desde el siglo XVI hasta fines del siglo XIX.

La cosmología aborigen era sencilla, pues el principio fundamental de los acontecimientos del universo lo atribuían a un espíritu superior anterior al tiempo, al que se debía el cese del caos cósmico con la creación del firmamento, desprovisto de astros, y de la tierra, aunque informe y carente de vida. Era *Timáukel* (*Temáukel*, *Timáukl*), voz significativa del "ser que está allá arriba", forma indirecta y respetuosa de referencia para Aquel que entendían muy distante, pero que era omnisciente y omnipotente.

Esta creación elemental había sido completada por *Kenós*, otro espíritu poderoso aunque subordinado, que con carácter de enviado había recibido de Timáukel la misión

de organizar la vida y poner en actividad dinámica al mundo visible, de disponer su funcionamiento armónico y de entregar a los hombres, a los que había creado, los preceptos morales según los cuales debían comportarse entre sí y en su relación con la naturaleza. Desde aquel tiempo inicial Timáukel se mantenía lejano, prescindiendo del acontecer del orbe creado, viviendo más allá de las estrellas, entre "las cordilleras invisibles del infinito"[50]. Los sélknam hacían gran misterio de toda esta noción original, bien fuera porque no alcanzaran a captarla en su magnitud y profundidad, o bien por una suerte de temor reverencial hacia el ser que era por esencia el primero y con el cual debían de reunirse después de la vida. En consonancia con esa ambigüedad cognoscitiva o deliberada, Timáukel no era objeto de veneración alguna, aunque en ocasiones se le hacían ofrendas de fuego o alimentos a fin de hacerlo propicio a los humanos.

Por consecuencia la cosmovisión aborigen cobraba expresión y complejidad a partir de la presencia y actividad de Kenós. Este había consumado la trascendente obra de Timáukel con la creación de los *Howen*, los antepasados del pueblo sélknam, para quienes había elegido Karukinká, el territorio de mejor apariencia y recursos a fin de que lo habitaran. Eran éstos una especie de héroes inmortales que poseían la facultad de transformarse en otras entidades físicas, lo que permitió el poblamiento paulatino del mundo en sus dimensiones vital e inerte, apareciendo así los otros seres, animales y plantas, y los accidentes y formas naturales. Cumplida su misión, Kenós se había alejado a su vez, instalándose en el firmamento convertido en estrella.

De los howen, el más importante y popular en la mitología indígena era *Kuánip* o *Kuanyip*, arquetipo del héroe legendario, a quien había cabido la responsabilidad de preservar el orden terrenal y de velar por la conducta de aquéllos. Era el inventor de la muerte como una exigencia que hacía posible la renovación constante de la vida para evitar así la acumulación de las maldades humanas.

En las creencias sélknam también tenían cabida otros espíritus complementarios. Estos eran los *yohsi*, seres duendiformes que moraban en los bosques y que poseían características de malignidad, pues solían perturbar a los cazadores solitarios que se aventuraban por la espesura de la foresta, mediante ruidos o sonidos empavorecedores o cobrando una difusa apariencia humana que los espantaba. Asimismo estaban los *mehn*, espíritus del Klóketen, de signo contrario al de aquéllos, a los que debe verse como expresión viviente de las almas de los muertos en una elaboración mítica no fácilmente comprensible.

Mito y tradición se unían para explicar el poblamiento de Karukinká por los antepasados de los sélknam. Así, entendían que los primeros habitantes eran cazadores que procedían del norte, allende el *atléliti*, esto es, el estrecho de Magallanes, que en tiempos muy remotos habían incursionado ocasionalmente en el territorio meridional para retornar después a sus lares boreales. Mas de pronto, hallándose aquéllos en este distrito tuvo ocurrencia un fenómeno telúrico de proporciones catastróficas, de cuyas resultas habría quedado cortada la unión que existía entre los dos territorios, forzando a los cazadores a establecerse en la zona meridional. He aquí una manifestación indudable de la persistencia en la memoria colectiva de la noción del "gran cambio" al que se ha hecho referencia anterior. Este lapso habría correspondido históricamente al período de permanencia de Kenós entre los hombres.

El que siguió fue el tiempo del Klóketen, que habría coincidido con una época de trastorno social durante la cual los hombres se habrían sacudido de la tutela de las mujeres, en una forma de organización donde hasta entonces predominaba el matriarcado. Instituido el orden social sustitutivo habría advenido un nuevo tiempo, el correspondiente a las hazañas epónimas de Kuánip, originalmente un *kon* o chamán que gozaba de gran popularidad y respeto por sus habilidades, sapiencia y virtudes. Tras una existencia cuyas incidencias y azares nutrirían la tradición mítica indígena, el héroe y su familia habían ascendido al firmamento para convertirse en estrellas, siendo él mismo Antares, el astro rojizo de la constelación del Escorpión.

La mitología, variada y rica, buscaba explicar distintas circunstancias naturales y sucesos históricos entremezclados en el recuerdo y en la imaginación aborigen. Así, la oposición entre la gente del norte y del sur, la distribución territorial con el surgimiento de los linajes, del mismo modo como la existencia y participación del sol, la luna y los fenómenos atmosféricos, y el origen y comportamiento de los animales -en una concepción obviamente animística-, en el orden natural, entre varios otros aspectos, podían ser entendidos a través de elaborados mitos que satisfacían plenamente la percepción que los sélknam poseían acerca de la complejidad y comportamiento de su ambiente vital[51].

Un acervo mítico-religioso así de diverso y nutrido, exigía necesariamente ser cultivado y aprovechado socialmente, circunstancia que coetáneamente permitió el surgimiento de los agentes de trasmisión a lo largo del tiempo, configurándose de tal manera dos entidades claves para la comprensión de la vida espiritual del pueblo sélknam: los chamanes y el ceremonial del Hain.

El saber chamánico, o mejor, los chamanes, eran los conservadores celosos de ese legado indispensable y valioso, y como tales, sus autorizados comunicadores a través de las generaciones. Los que profesaban esa actividad tanto podían ser hombres como mujeres, aunque aquéllos predominaban de modo abrumador y, al parecer, disponían de mayor poder pues, según Gusinde, sólo ellos podían ser chamanes en plenitud, quedando las mujeres kon en posición inferior al restringirse sus facultades únicamente a la potencialidad para curar las enfermedades. Los kon (jon, xon) gozaban del máximo prestigio y respeto en la sociedad sélknam, dada su condición de servidores privilegiados y eminentes de la comunidad, pero también eran temidos por su poder.

Luego de ser elegidos por sus aptitudes, adquirían sus conocimientos, facultades y habilidades connaturales al cabo de una larga preparación como iniciados o aprendices, que podía tomar varios años, bajo la tutela de uno o varios chamanes, hasta el tiempo en que, ya debidamente preparado el candidato, debía aguardar finalmente que otro chamán, al morir, le legara su poder, *wáiuwin*, circunstancia que, se afirmaba, tenía ocurrencia durante el sueño del donatario. El wáiuwin cubría todas las actividades de la vida común, incluida la guerra. Por ese medio recibían la tradición mítica de los antepasados y la facultad de interpretarla y transmitirla; asimismo la capacidad para poder (o pretender) sanar las enfermedades, para causar daño y aun para matar a distancia, sin conocer o ver a la víctima, y para conjurar maleficios, y, por fin, para ejercer como adivino. Practicaban la autohipnosis como parte del ritual chamánico y podían competir entre sí por razón de prestigio, lo que daba lugar a la ocurrencia de

una ceremonia especial como era el *kuash-katin*, que era pública y permitía, como el Hain, convocar a gente de varios haruwen. De esos torneos *sui géneris* podía surgir y de hecho surgía una jerarquización entre ellos por razón de habilidad y sabiduría, importancia que alcanzaba al correspondiente linaje.

Sin embargo de lo expuesto, la institución que más o mejor caracterizaba a la cultura sélknam era el *Hain*, ceremonia de ocurrencia periódica donde residía la esencia de su espiritualidad, a través de su contenido mitológico y mágico, y de la que derivaba como consecuencia práctica el dominio de los hombres en la vida social. Se basaba en la creencia del matriarcado original (el Klóketen de las mujeres), lo que exige una relación sumaria de aquel acontecimiento legendario.

En tiempos de los howen aquéllas gobernaban con rigor a los hombres, los que se hallaban sometidos a una dura servidumbre, obligados a la caza y provisión de alimentos, así como al desempeño de todas las tareas domésticas tenidas por fastidiosas y degradantes, incluyendo el cuidado de los niños. Vivían indefensos ante las enfermedades y maleficios pues carecían de todo poder mágico, amén de estar excluidos de toda decisión importante en la vida de la comunidad, la que, por supuesto, sólo incumbía a las mujeres. Estas, conscientes de que los hombres eran numerosos y naturalmente fuertes, discurrieron la realización de una ceremonia mágica y secreta que los impresionara, más todavía, que los aterrorizara, y de tal forma los mantuviera sumisos y obedientes: el *Klóketen*.

La Luna era la que llevaba la voz tonante en el imperio femenino, dada su condición de chamán importante, y tenía a su propio esposo, el Sol, entre los sojuzgados. De esa manera, periódicamente, realizaban aquella ceremonia y mantenían a satisfacción su propósito mediante una mascarada representativa de los distintos espíritus, tan hábilmente preparada que les permitía engañar, atemorizar y castigar a los hombres. Pero un buen día, durante la ocurrencia de un klóketen, el Sol pasó inadvertidamente cerca de dos mujeres que se preparaban para participar en la ceremonia y se reían de la credulidad masculina. El Sol, sorprendido ante el revelador incidente, comprendió que todo era burla y engaño, y lleno de ira partió a dar cuenta a los demás cazadores de lo que acababa de descubrir.

Estos se concertaron para espiar a las mujeres y comprobaron la verdad. Decidieron entonces tomar venganza ejemplarizadora; se armaron de garrotes y la ejecutaron con tal furia que consiguieron matar a todas las adultas y jóvenes iniciadas en aquel pretendido secreto, perdonando únicamente a las pequeñas, inocentes de la trama, para que con ellas pudiera perpetuarse la vida en Karukinká. De la matanza pudo salvarse la Luna, no sin recibir antes tal golpiza que la dejó para siempre con la cara manchada por el maltrato. Desde entonces el Sol la perseguía continuamente por el firmamento sin darle alcance jamás.

A partir de ese trágico episodio, los hombres liberados asumieron un papel preponderante en la vida social y determinaron realizar periódicamente una ceremonia de signo contrario a la que otrora les llenara de pavor. Tal, en síntesis, el origen mítico del Hain.

Pero esta institución no sólo tenía por objetivo la perpetuación del patriarcado, sino además un sentido pedagógico para los jóvenes púberes, a los que había que iniciar y formar en los misterios de la vida del pueblo sélknam.

En la práctica el Hain se realizaba en lugares elegidos *ex profeso*, esto es, que se prestaran naturalmente para los fines y detalles del ritual que lo conformaba, tales como el claro de un bosque, en el caso de los que pertenecían a la parcialidad Hersk, o en parajes que sirvieran por su vegetación, topografía y accidentes, en el de los que habitaban en Párik, el distrito estepario o boreal, pues la ceremonia requería imperiosamente de espacio para ocultar a los actores antes de sus intervenciones. Es posible que el cerro de los Onas antes mencionado, con sus grutas, oquedades y escondrijos abiertos en un conglomerado rocoso, haya servido para esta ceremonia, a juzgar por la cantidad de improntas de toldos descubiertas en su inmediato entorno protegido, lo que hace suponer una concentración étnica anormal y aperiódica. El lugar elegido debía disponer necesariamente de agua y encontrarse próximo a parajes frecuentados por guanacos, para tener asegurado el abastecimiento alimentario del grupo, pues el acontecimiento podía demorar varios meses.

El Hain era una ceremonia importantísima y compleja, cargada de significación y simbolismo referidos a la mitología, la tradición y la naturaleza. El pueblo sélknam, como lo hace notar Chapman, participaba con total entrega y la mayor seriedad en esa complicada elaboración imaginativa y en la tradición mitológica y chamánica, según los "cielos" (divisiones) y las "tierras" (háruwen) con que se identificaba en su vida cotidiana. Por lo tanto el Hain se ceñía en su preparación y desarrollo a un conjunto de normas y rituales de estricta observación, cuya realización comprometía de distinta manera a todo el grupo social. La ubicación, estructura, forma y altura de la cabaña ceremonial que habría de alojar a los iniciados y sus acompañantes, su posición relativa respecto del campamento donde permanecían las mujeres y los niños, como el espacio libre que debía dejarse hacia el lado opuesto por donde debían aparecer los espíritus protagonistas, en fin, todo ello y mucho más estaba debidamente regulado y controlado, además, por un indio con experiencia, a modo de director de escena.

En lo sustancial, se reitera, el Hain tenía por objeto recrear con periodicidad el suceso legendario del triunfo y predominio del patriarcado sobre el matriarcado, para con ello mantener la sujeción plena y permanente de las mujeres. Por tanto era la iniciación del secreto para los jóvenes púberes, pero al mismo tiempo para ellos constituía una enseñanza severa y agobiante, destinada hacer de los klóketen nuevos adultos debidamente instruidos para su apropiado comportamiento social. Contemporáneamente y por separado se cumplía el rito de la iniciación de las niñas, breve y sin espectacularidad alguna, aunque con idéntica seriedad que la ceremonia principal. En uno y otro caso la materia se refería al código ético que habría de regir las correspondientes conductas ulteriores de los hombres y las mujeres, facilitando la interrelación grupal. Va de suyo que este ejercicio ritual de carácter periódico servía para mantener viva la espiritualidad mítico-religiosa de los sélknam.

El contenido y parafernalia propios de esta sorprendente ceremonia concitaría más tarde la preocupación de los etnólogos interesados en la complejidad de la vida espiritual de los pueblos fueguinos y su comparación con otras manifestaciones semejantes de la humanidad primitiva[52].

El desarrollo del Hain incluía la intervención protagónica ocasional o reiterada de distintos espíritus. El primero en presentarse y el más activo, de aparición frecuente

hasta el final, era *Short* o *Soorte*, cuya misión era la de atormentar y atemorizar a los klóketen. Sus apariciones igualmente llenaban de pavor a las mujeres y a los niños. Vivía bajo la tierra con *Xalpen*, su horrible mujer, y surgía de ella a través del fuego. En la realidad se conocían sobre una veintena de manifestaciones diferentes del mismo espíritu que simbolizaba el poderoso Sol, pero también a *Ktetu*, la lechuza que personificaba al chamán que había realizado la primera interpretación legendaria. Con este espíritu intervenían ocasionalmente sus sirvientes, los *hayílan*, que gustaban de molestar a las mujeres. En seguida aparecía Xalpen, la más maligna y siniestra de las creaturas del Hain y su protagonista principal. Estaban también *Kulpush*, espíritu femenino de la tierra, ansiosa por mantener relaciones con los hombres; *Katáix*, el cornudo, y en fin *Koshmenk*, *Kulan*, *Matan*, *Tam* y *Kterrnen*.

Todos ellos eran personificados por hombres adultos debidamente preparados, con pinturas corporales *ad hoc* y máscaras que se confeccionaban con cueros y cortezas, quienes lejos de sentirse partícipes de una farsa necesaria, se sentían totalmente identificados con los espíritus que representaban.

El prolongado ceremonial incluía asimismo al respetado narrador del acontecimiento que se revivía, a los consejeros o padrinos de los klóketen, y aun a las propias mujeres, las que distantes e igualmente pintadas debían cumplir su papel de servidoras y abastecedoras de comida y otros elementos.

Todo concluía cuando los klóketen, tras jornadas de rudas experiencias, que incluían algunas pruebas muy dolorosas y hasta atormentadoras, y trabajos continuos y agobiadores, eran considerados finalmente aptos para incorporarse a la vida adulta, circunstancia que se expresaba con la imposición del *kóchel*, el triángulo frontal, que en adelante jamás dejarían de usar pues era el símbolo de su hombría. La influencia de la ceremonia, conmovedora y motivadora, alcanzaba a la totalidad de la comunidad.

Para concluir este bosquejo sinóptico de la espiritualidad sélknam, cabe hacer una consideración breve sobre la muerte. Los indígenas aceptaban la vigencia de la vida más allá de su extinción terrenal, junto a Timáukel. El cadáver de un difunto, debidamente preparado y envuelto en un cuero, era sepultado en cualquier lugar, en la proximidad del sitio de su deceso, sin parafernalia alguna. Con el secreto que cubría su ubicación y con la destrucción por el fuego de todas sus posesiones se procuraba el olvido del fallecido, borrándose todo recuerdo de su pasada existencia; tan sólo el luto de los deudos, expresado en heridas autoinferidas y otras manifestaciones de comportamiento, darían fe de su aflicción por un lapso determinado.

En lo referido a sus relaciones con otros pueblos de su entorno geográfico, los sélknam las mantenían con carácter ocasional con los yámana, sobre la costa norte del canal Beagle, y con los kawéskar, en los distritos litorales del oeste de la isla grande fueguina.

Con los primeros, a quienes conocían como *kréikuka* (pueblos del sur), se practicaba el trueque de algunos bienes, pieles de lobos marinos y colorante por parte de éstos, por arcos y flechas que suministraban aquéllos. Temidos como eran por los yámana, el trato social entre unos y otros que supusiera una relación más compleja y durable, incluso matrimonios, era infrecuente, rarísimo. El contacto con los cazadores y pescadores del occidente, los *airu*, era igualmente aperiódico, tan restrictivo como el anterior, pues únicamente tenía una limitada manifestación mercantil, que a los

sélknam les permitía conseguir de sus vecinos las cotizadas piritas y pedernales para la obtención del fuego. No obstante la opinión del etnólogo Martín Gusinde en cuanto que esos contactos interétnicos eran de "distanciamiento indiferente", en un caso a lo menos aquella circunstancia de intercambio, amén de la sola razón de inmediata vecindad, hubo de originar una relación especial entre los cazadores de tierra adentro y los canoeros que merodeaban por el litoral centro occidental de la isla grande fueguina, de modo particular en la zona del canal Whiteside, que inclusive derivó en un caso de mestizaje metamórfico registrado históricamente y al que hemos denominado *selkkar*[53].

Sorprende en este contexto la ausencia de toda referencia tradicional a los parientes étnicos de allende el estrecho de Magallanes, quienes por el contrario tenían de aquéllos conciencia de su existencia y la noción de un parentesco mítico.

Tal es el bosquejo caracterizador de un pueblo magnífico, sencillo y sabio, valeroso, fuerte e inteligente, que poseía un elevado concepto de su dignidad y señorío, que a la vuelta de tres siglos habría de tener un fin tristísimo.

Yámana: los habitantes del confín del mundo

En la parte austral de la Tierra del Fuego, bien sea por la posición que adopta el archipiélago con una orientación general NO-SE, bien por el hecho adicional de la decreciente altura y cambio de dirección de los Andes Fueguinos, se ha generado un territorio insular que no obstante estar situado al sur de la cadena orográfica señaladora de diferencias climático-ambientales, se presenta más hóspito que otros distritos archipielágicos.

Allí, en lo que también conforma el antemural del continente frente al impetuoso océano antártico, fueron a dar hace milenios los adelantados de la extrema migración de la cultura de los cazadores y pescadores. Estos, habiendo encontrado favorable el ambiente, como en cierta medida lo es, acabaron por instalarse y adaptarse haciendo del mismo su patria marítima.

Se denominaban *Yámana*, término genérico para designar a los seres humanos ("nosotros", "nuestro pueblo"). No obstante la relativa amplitud del territorio, su existencia parecía centrarse sobre dos ejes casi perpendiculares entre sí, como son los canales Murray y Beagle, lo que significaba una preferencia por los correspondientes litorales, como lo prueba la densidad y magnitud de las localidades arqueológicas descubiertas hasta el presente. Su nomadismo los había llevado y llevaba a desplazarse hacia distritos menos hospitalarios y marginales al occidente del Murray, comprendiendo la laberíntica isla Hoste y las islas que se suceden hasta la entrada del canal Cockburn, del mismo modo que hacia el este de Navarino, al conjunto de islas que enfrenta al Atlántico, y hacia el sur, el archipiélago del Cabo de Hornos.

De tal manera se habían originado cinco parcialidades territoriales afirmadas en diferencias dialectales y en pugnas ocasionales por el aprovechamiento de sectores fronterizos: *Wakimaala*, que era la gente que habitaba el distrito más favorable y poblado, en ambas bandas del Beagle, desde Yendegaia hasta la longitud de Puerto Róbalo en Navarino, y el Murray en toda su extensión, incluyendo el fiordo Ponsonby

de la isla Hoste; *Utumaala*, esto es, los canoeros que habitaban al oriente desde Puerto Williams y la isla Gable hasta el grupo de Picton, Lennox y Nueva. Es posible que fueran individuos pertenecientes a esta parcialidad los que en época indeterminada alcanzaron hasta la isla de los Estados; *Inalumaala*, cazadores bravíos y temidos del occidente, que deambulaban por ambos brazos del canal Beagle desde punta Divide hasta el Brecknock; *Ilalumaala*, habitantes del frente oceánico sudoccidental y de las correspondientes aguas interiores, desde la bahía Cook hasta el Falso Cabo de Hornos; y, por fin, los *Yeskumaala*, también salvajes y peligrosos, que poblaban el archipiélago del Cabo de Hornos. Incluso, en el interior de algunas parcialidades existían subdivisiones locales, como era el caso de los canoeros que habitaban el distrito central y el de los Ilalumaala, donde el seno Año Nuevo conformaba el área de separación.

Este contingente humano, definitivamente el más remoto y aislado de cuantos poblaban la periferia americana, fue el último en ser conocido por los europeos y ello tuvo ocurrencia en 1624, cuando la flota holandesa del almirante Jacobus L'Hermite se encontró con algunos indígenas en aguas de la bahía Nassau. De este suceso dejaría constancia el vicealmirante Geen Huygen Schapenham, a través de una descripción muy puntual sobre el físico, costumbres y carácter de los nativos:

"Los habitantes de la Tierra del Fuego son, por naturaleza, blancos como los de Europa: tal es la apariencia de un niño que hemos visto. Se embadurnan el cuerpo y lo pintan de muchas maneras: unos se adornan con pintura roja la cara, las piernas, los brazos, las manos, otros llevan una mitad del cuerpo en rojo y la otra en blanco, de manera que cada uno está pintado de una manera particular. Su figura es apuesta, sus miembros bien proporcionados, y su altura parecida a la de los europeos. Tienen el cabello negro; lo llevan largo y tieso para parecer más terribles; sus dientes son filosos como cuchillos. Los hombres andan completamente desnudos, sin cubrir sus vergüenzas, pero las mujeres se tapan con un pedacito de cuero, se pintan como los hombres, y se adornan el cuello con un collar de conchas. Algunos indígenas, pero pocos, se cubren los hombros con una piel de foca, que les da poca protección contra el frío, tan extremo en esta región, que es maravilla que puedan aguantar el invierno. Construyen sus chozas o casitas con troncos de árboles; redondas abajo, terminan en forma de punta, a manera de las tiendas de campaña, con una apertura en la parte más alta para dejar escapar el humo. Estas chozas están asentadas en un pozo de dos a tres pies, cavado en el suelo, y recubiertas de tierra en su parte exterior. No se encuentran en ellas sino unas pocas canastillas de junco en las cuales guardan sus aperos de pesca: unas líneas con anzuelos de piedra ingeniosamente tallada, en los cuales cuelgan mejillones; pescan así tantos peces como quieren. Tienen varios tipos de armas. Unos llevan arcos y flechas con puntas de piedra en forma de arpón, hechas con mucho arte. Otros se arman de largas lanzas cuya punta es un hueso filoso provisto de dientes para clavarse mejor en las carnes. Utilizan también garrotes y hondas que manejan con mucha eficacia, así como cuchillos de piedra bien afilados. Llevan permanentemente sus armas consigo, porque, según entendimos, están siempre en guerra con otro clan que vive unas millas al este, en el Paso Goree y cerca de la Isla Terhalten; éstos se pintan de negro, mientras los de las bahías Windhond y Schapenham se pintan de colorado. Sus canoas son dignas

de admiración. Para construirlas, toman la corteza de un árbol grueso; la modelan, recortando ciertas partes y volviendo a coserlas, de manera que adquiera la forma de una góndola de Venecia. La trabajan con mucho arte, colocando la corteza sobre maderos, como se hace con los barcos en los astilleros de Holanda. Una vez obtenida la forma de góndola, refuerzan la canoa cubriendo el fondo de punta a punta con palos transversales, que recubren a su vez de corteza; luego cosen el conjunto. En estas canoas, que miden 10, 12, 14 ó 16 pies de largo por dos de ancho, se sientan cómodamente siete u ocho hombres, navegan tan eficazmente como lo harían en una chalupa de remos. Por su naturaleza y su carácter, estos indígenas se parecen más a los animales irracionales que a los seres humanos. Aparte de que se alimentan de carne humana cruda y de que no hemos notado en ellos el menor rasgo de religión ni de cultura, carecen totalmente de pudor"[54].

Hay en lo transcrito observaciones acertadísimas que se corresponden cabalmente con otros antecedentes etnohistóricos posteriores, ratificados además por la arqueología, lo que denota la acuciosidad informativa de Schapenham. Sin embargo, tal fidelidad no ampara la visión de este marino en lo tocante al aspecto, estatura y conformación física de los yámana, menos aún el apresurado juicio que hace acerca de su carácter e inteligencia. Estos indios, claro está eran bajos, desproporcionados y tan poco agraciados como los kawéskar, ya considerados, lo que nos exime de mayor precisión. Por lo demás, su aspecto era tan repelente que -sin compartirlos en lo absoluto- deben entenderse tanto el duro juicio precedente, como los de la mayoría de los observadores posteriores. Así, entre otros, Robert Fitz Roy los llamaría "remedos de seres humanos", pero quien exageraría la nota sería Charles Darwin, quien calificaría a la etnia de "cretina, miserable y ruin", a sus componentes como "degradados salvajes", dudando incluso de su condición humana, para concluir lapidario "no he visto en ninguna parte seres más abyectos y miserables"[55].

Por cierto, nada parecía haber en el aspecto de estos infelices nativos que, de primera, impresionara mejor a los observadores foráneos: malolientes, feos, contrahechos y desnudos, semejaban sin proponérselo la imagen misma de la estupidez, la depravación y la miseria humanas. De aquí entonces el origen de la leyenda que cobraría fuerza con el correr del tiempo, que situaría a estos indígenas casi en el nivel mismo de la animalidad, pues hasta se les endilgaría un apéndice caudal...

Pero estos desventurados aparentes eran robustos y ágiles, hechos para su bravío territorio y físicamente funcionales a su rudeza, y nada estúpidos, es más, sorprendentemente inteligentes. Como los kawéskar eran otro ejemplo cabal de adaptación a un medio ambiental muy exigente.

Lo probaba su ergología, portento tecnológico de inventiva, funcionalidad y eficacia para los fines requeridos. La minuciosa descripción de Schapenham y la semejanza de la utilería de estos canoeros con aquella de los kawéskar, ya considerada, hace innecesaria una referencia mayor. Unicamente cabe hacer su enumeración para dar una idea acerca de su variedad: arco, flechas (con punta de piedra o hueso) y carcaj; arpón pequeño y arpón grande con cabezas móviles de hueso, de espadón simple y serriformes; azayaga y venablo (monocéfalos y bicéfalos), puñal y lanza; honda de cuero, cuerda y vara corredizas, horquillas para extraer mariscos y crustáceos, partidor de mariscos; sedal para pesca, cuchillo y raspador de conchas, cuchillo de

piedra; cuña de hueso, descortezador de hueso, tenaza para tizones; guardamanos de cuero, bolsos para colores, bolsos grandes, brazaletes, todo de cuero; balde y cubilete de corteza; maroma y cesto de junco tejido; peines de barba de ballena y de mandíbula de delfín y collares. Además debe mencionarse la canoa de corteza, idéntica en sus características a la descrita para los kawéskar, y de la que los yámana hacían un empleo semejante.

Una variación sí se daba en lo tocante a la vivienda. La común era de tipo unifamiliar y admitía dos formas, una, la conoidal, y otra, la abovedada. Ambas eran una respuesta tecnológica a las condiciones ambientales. De tal modo, la abovedada era la más abrigada y protegía mejor de la lluvia y la nieve, por lo que se la empleaba en el distrito occidental donde abundan las precipitaciones. Su construcción, de planta circular, se hacía con varas cuyos extremos se hincaban en el suelo en tanto que los otros se curvaban y entrecruzaban para conseguir la forma de bóveda; se cubría con ramas y pieles, y se empleaba pasto seco y musgo para tapar los huecos. La choza conoidal, propia del distrito oriental, también era de planta circular y se levantaba con gran rapidez empleando para ello troncos delgados que se apoyaban unos contra otros en el vértice. Los huecos entre los mismos se rellenaban con musgo y la estructura se cubría con pieles de lobo. Ambas poseían una sola entrada, el fuego ardía en el centro y en su ocupación no había regla alguna, al revés de lo que acontecía entre los sélknam.

En circunstancias especiales, excepcionales como el varazón de una ballena o ante la inminencia de un invierno riguroso, algunas familias emparentadas entre sí erigían una cabaña de mayor tamaño, cuyas características la asemejaban a la abovedada, pero más extendida. En su interior, cada familia ocupante elegía un lugar determinado, con acceso al fuego para lo que el fogón era de tipo alargado. En casos de necesidad de alguna holgura debido al número de ocupantes, junto al toldo plurifamiliar se levantaba uno menor para los niños. No obstante el hábito nómada, bajo el cual lo usual era que cada familia se instalara en tierra en forma solitaria, solían darse campamentos colectivos en circunstancias tales como el varazón de cetáceos o el desarrollo de ceremonias de iniciación.

Respecto de la vestimenta, resulta obvio decir que la misma era un elemento que en absoluto brindaba abrigo. Los yámana, como los kawéskar, por su proceso de adaptación corporal a la severidad del entorno, habían hecho de la desnudez algo funcional al ambiente. Embadurnados de grasa de lobo marino de pies a cabeza, soportaban bien el rigor del frío y la pequeña capa de piel que les cubría las espaldas cuanto más podía servir como protección adicional contra el viento. El cubresexo era de uso obligado entre las mujeres, desde niñas, por razón de decoro, no así entre los hombres. Por fin, unos y otros, calzaban mocasines confeccionados con cueros de lobos.

En su vida cotidiana los yámana recorrían sus territorios de caza y recolección bien delimitados por la tradición, aprovechando de sus recursos, vigilantes además para impedir la violación de la propiedad consuetudinaria por parte de miembros de una parcialidad ajena. Reconocían y respetaban de esa manera el dominio grupal sobre los recursos naturales del correspondiente distrito, norma que admitía como excepción la circunstancia de un varazón de ballena, la necesidad de obtener determinados

bienes que únicamente se encontraban en lugares bien conocidos, los que de tal manera eran de acceso y aprovechamiento común y libre (v.gr. bosques con árboles de troncos apropiados para la fabricación de canoas, yacimientos de pedernal). De igual modo se hacía excepción a dicha regla en caso de privaciones extremas por las que ocasionalmente podía pasar alguna familia, lo que la obligaba a buscar alimentos por donde se los encontrara.

Aparte de ese dominio grupal, la costumbre reconocía la propiedad común sobre las cabañas ceremoniales del Chiéjaus y el Kina; en un grado más restringido se situaba la propiedad familiar que se extendía sobre los bienes de uso ordinario (toldo, canoa, pieles de abrigo, alimentos), y la personal, referida a las pertenencias individuales del cazador (v.gr., sus armas), la mujer (sus cestos y adornos) y los niños (objetos lúdicos). La armonía social imponía el respeto de esas distintas formas de dominio, castigándose las transgresiones con distinta severidad.

Los yámana eran gente de paz, aunque irritables y celosos de su dignidad y derechos, por lo que la violación de los mismos los hacía ser vengativos y buscar la justicia por mano propia. En otro sentido eran frugales y muy altruistas; aceptaban la tarea cotidiana como cosa necesaria o gravosa, en la que ambos sexos compartían equitativamente la carga, aunque de acuerdo a las correspondientes especialidades. Respetaban la tradición y los mitos recibidos de los antepasados, y en todo momento procuraban ceñir sus conductas individuales al bienestar colectivo. Eran particularmente respetuosos de los mayores, así como amantes apasionados de sus hijos, a los que cuidaban para que crecieran fuertes y educaban inculcándoles normas morales destinadas a ser de ellos gente bien.

Viviendo como lo venían haciendo por generaciones en un medio natural muy difícil y marginal, habían desarrollado notablemente sus facultades y sentidos, con los que conseguían enfrentarse con éxito a las distintas contingencias y circunstancias por las que de ordinario debían pasar. Habían obtenido -como los otros aborígenes meridionales- un conocimiento admirable sobre la determinación del tiempo y eran excelentes observadores de la naturaleza y de sus variados hechos y fenómenos respecto de cuya ocurrencia disponían de una satisfactoria explicación mítica o mágica. No les eran desconocidas algunas nociones astronómicas, y así sabían de los movimientos de los astros del firmamento y seguían sus distintas fases e individualizaban estrellas y constelaciones. Muy lejos estaban pues del supuesto embrutecimiento que creerían advertir en ellos los observadores foráneos.

Su inacabable deambular marino les brindaba un conocimiento geográfico admirable: dominaban casi a la perfección hasta los menores accidentes de su territorio marítimo y para todos ellos tenían sus denominaciones distintivas, fuesen bahías (*aia*), costa (*yusha*), canales (*shaga*), islas (*yuska*, *yusha*), con cuyo recorrido y explotación se satisfacían en plenitud.

Este pueblo, al que otros verían tan privado de bienes y delicias juzgando solamente su apariencia y el contexto de su salvaje entorno, había conseguido elaborar y desarrollar a lo largo de milenios una vida espiritual admirable por la riqueza y variedad de su contenido, por su profundidad y complejidad, comparable, si no superior, a la de sus vecinos del norte, allende las grandes montañas. Fue precisamente esa faceta de su cultura absolutamente discordante con su paupérrima imagen física y su menguado

patrimonio ergológico, la que los situaría en un nivel digno del mayor elogio. Su mundo espiritual en nada desmerecía al de otros pueblos primitivos con rico acervo mítico-religioso, como se comprobaría más tarde.

Los yámana se explicaban el origen de todo lo existente a través de una elaboración intelectual, que era el fruto de la reflexión acumulada y transmitida desde lo más remoto del tiempo, según la cual todo su mundo o universo circundante, vital o inerte, era la obra directa de un espíritu superior y lejano, omnipotente y omnisciente del que todo dependía en primera y en última instancia. Además de tales cualidades y atributos era por esencia independiente y ajeno a toda forma mitológica. Entre él y otras entidades espirituales había un verdadero abismo que los separaba y a aquél lo mantenía distante, por sobre todos. Por ende, era tan respetado como temido y los indios se referían a él con circunloquios, pues era un espíritu al que no se le conocía el nombre, y así lo nombraban de varias maneras, pero de preferencia *Watawineiwa*, esto es, el antiquísimo o muy anciano, para significar su origen anterior al tiempo, o bien *Hidabuan*, "nuestro padre".

De esta divinidad suprema emanaban las formas del vivir cotidiano y las normas que lo regulaban, las leyes y los derechos, y la misma asumía su supervigilancia y podía castigar su incumplimiento con enfermedades y muertes. De ella derivaba "la vida y la felicidad, la salud y toda clase de éxito, el tiempo bueno y el malo"[56]. Era entonces, un espíritu todopoderoso y activo, que prescindía del obrar humano y de la dinámica de la naturaleza. Por tanto, los yámana lo veneraban profundamente y, al revés de lo que acontecía entre los sélknam, lo hacían con mayor sentimiento y frecuencia. De esa manera tenían sus oraciones rogativas, para la protección grupal o personal, por ejemplo para impetrar de Watawineiwa un tiempo favorable durante un viaje o una cacería exitosa; pero también las había de gratitud y vivo reconocimiento cuando aquél se mostraba propicio, y de dolor y congoja cuando entendían que habían sido castigados por su omnipotencia. La religión yámana era así toda una sorprendente elaboración espiritual que ha sido valorada por los etnólogos como algo original y peculiar, fuente al propio tiempo de toda su preceptiva ética.

Tornando a la cosmogonía aborigen, había una notoria semejanza en las formas de cómo yámana y sélknam explicaban la prosecución de la obra creadora del universo, lo que hace suponer un tronco inspirador común, asaz remoto. Así los howen de éstos, eran los *yoalox* de aquéllos, con quienes se había originado la mitología. Unos y otros habían sido partícipes de una inmigración remota a la que se debía el poblamiento inicial del territorio, pero no eran propiamente humanos, aunque se comportaban como tales, siendo más bien una suerte de semidioses o héroes míticos. Originalmente constituían un grupo familiar que había enseñado a los hombres la manera de fabricar sus canoas, instrumentos y armas, de cómo navegar y cazar, obtener el fuego y, en fin, muchas otras artes y habilidades. A ellos se debía incluso el conocimiento de la libido y la madurez sexual, la generación de la vida intrauterina y el nacimiento, así como la institución de la muerte. Junto con los yoalox, pero conformando otro grupo familiar habían arribado *Lem*, el Hombre-Sol, *Akáinik*, el Arcoiris, que era su hermano, y la esposa de éste, *Hánuxa*, la Mujer-Luna. A ésta se atribuía la introducción del matriarcado primigenio entre los yámana, creencia que contribuye a asemejar las dos vertientes míticas fueguinas. Estos poderosos espíritus

humanoides eran los responsables de la consumación de la creación original, que incluía las formas vivas e inertes y sus distintas denominaciones, pero también eran los autores de las instituciones sociales. Concluida su tarea, inmortales como eran, unos se habían transformado en animales y se incorporaron al mundo natural, y otros se marcharon a la bóveda celeste para vivir eternamente como astros.

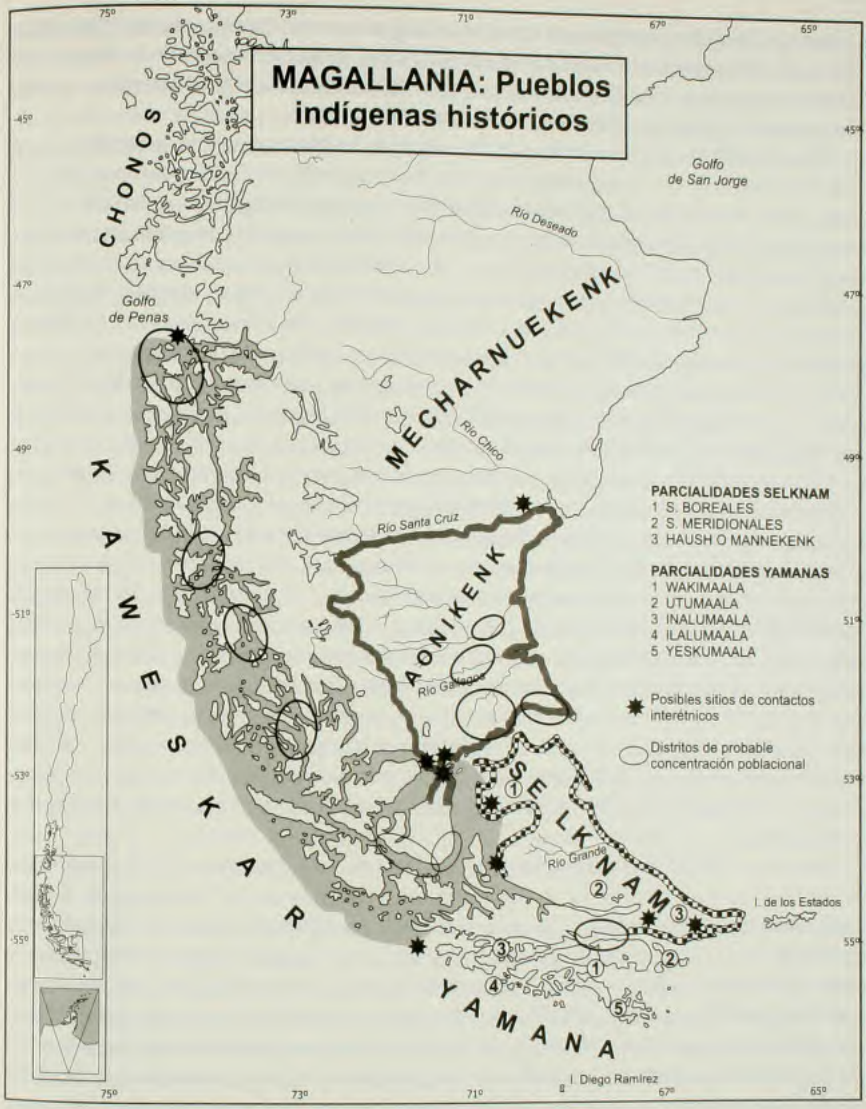
Tras ellos llegaron los hombres propiamente tales, que recogieron sus enseñanzas y las transmitieron como un preciado legado de generación en generación. Así, un conjunto de narraciones tradicionales daba cuenta de las tareas y hazañas de esos espíritus portentosos, recordándose en ellas, en particular, al sol bienhechor que vivificaba con su calor y al admirado arco iris que teñía con sus colores el firmamento diurno, anunciando el cese de las lluvias, lo que era un reflejo evidente de la reacción anímica de los humanos ante las circunstancias naturales favorables y propicias. Este acervo mítico se complementaba con otras elaboraciones destinadas a explicar las conductas de los animales, en un contexto animístico. De esa manera, por ejemplo, se refería la historia de los cormoranes, que daba a entender el porqué de sus diferentes graznidos, o aquella que contaba por qué la nutria habitaba en cuevas excavadas bajo tierra, y varias otras leyendas cuyos protagonistas eran los animales con los que se topaban a diario los indígenas. Las había también referidas a los hombres y sus comportamientos risibles o reprochables.

Estas y otras materias integraban un conjunto riquísimo que era totalmente desconocido para los ajenos a la raza y que recién podría rescatarse para el conocimiento occidental y por tanto valorizarse debidamente tras las experiencias y estudios de Martín Gusinde[57].

El mundo mítico de los yámana se integraba con una serie de espíritus secundarios o menores, por lo común malignos, a excepción de los *yefacel*, que eran bondadosos. Con su vigencia nutrían sus supersticiones y justificaban en parte la institución del chamanismo, *yekamush*. Entre ellos se contaban los temidos antropófagos, *apananusi*, quizá inspirados por el temor que sentían por los vecinos kawéskar; también los espíritus del agua, *lakuma*, y los horribles *hannus*, gigantes del bosque, unos y otros terror de los cazadores y navegantes solitarios, cuya maléfica presencia podía ser neutralizada con la compañía protectora de los yefacel, pues cada yámana tenía el suyo. Las supersticiones eran abundantes y se originaban tanto en circunstancias de la vida diaria como en situaciones propias del mundo animal.

Pero era en la valoración de uno de los momentos trascendentes de la existencia humana, la pubertad, donde la espiritualidad yámana alcanzaba una significación excepcional. Ello se lograba a través de las instituciones del *Chiéjaus* y el *Kina*.

Ambos poseían un complejo y polifacético contenido religioso, mítico, mágico, pedagógico y social. Eran así instituciones claves para la supervivencia y continuidad de la comunidad. El Chiéjaus era en cierto sentido una prolongación de la educación paterna y su objetivo era hacer de los jóvenes púberes, varones o hembras, futuros adultos de provecho para la sociedad yámana. El Kina, de mayor importancia, era una instancia superior, de contenido secreto y realización aperiódica, destinada a iniciar a los jóvenes en los arcanos étnicos, pero únicamente a los varones, quienes sólo accedían a tal posibilidad tras el aprendizaje ritual previo y necesario del Chiéjaus, cuya experiencia los dejaba en condiciones de participar con provecho en la ceremonia



principal. Puede advertirse en sus rasgos principales una cabal concordancia y semejanza en el ceremonial correspondiente de kawéskar y yámana.

Concertadas algunas familias para el efecto, por lo común reunidas previamente en un paraje costero debido a una circunstancia natural o social convocante, se erigía sobre una eminencia la gran cabaña del Kina, a suficiente distancia del resto de los toldos para asegurarse de que ni las mujeres ni los niños observaran en detalle lo que se hacía o escucharan lo que se hablaba en su interior. La gran choza ceremonial era

de forma cónica, construida con troncos y de acuerdo a un tamaño que variaba según la capacidad requerida. Concluida la construcción, se la decoraba interiormente con franjas de pintura roja, blanca y negra que simbolizaban el litoral marítimo en sus expresiones geológica, acuática y vital, respectivamente.

Como el Hain, el Kina tenía por fin recordar la predominancia masculina en el contexto del mito del matriarcado vencido. Su desarrollo se hallaba tan regulado en éste como en aquél y el contenido ideológico, con su acompañamiento mágico, se transmitía a los participantes en forma de una narración escenificada por la intervención de los espíritus, que eran personificados por adultos experimentados, pintarrajeados y cubiertos con máscaras, cuyas acciones, pantomimas y juegos, estaban dirigidas a atemorizar y mortificar a los iniciados. De esos espíritus, los principales eran *Lexakipa*, genio femenino tutelar de la gran cabaña ceremonial, con poder suficiente como para enfrentar a *Tanuwa*, violenta y malvada por excelencia, y por tanto entendida y figurada como una hembra horrible. Se incluían además *Kalampasa*, igualmente temido por sus maldades y *Ciunku*, el perverso asesino. Las escenas terroríficas se alternaban con la intervención protagónica de los genios bondadosos, *Tulemayaka*, *Tukaciyaka* y *Kinaiagëllum*, entre otros, cuya colorida decoración facial y corporal (tanto para los espíritus maléficos como para los benéficos) estaba cargada de simbolismo y hacía de su desarrollo todo un arte pictórico-mágico, y con las narraciones destinadas a informar a los azorados jóvenes. Así, sobre el mito del origen y el matriarcado, de contenido sustancial semejante al propio de los sélknam, aunque claro está, con variaciones adecuadas a la historia étnica y a la naturaleza del territorio yámana. De esa manera adelantaba el desarrollo ritual y los iniciados iban superando una a una sus distintas fases y que al fin, tras un lapso indeterminado, concluía con una ceremonia especial llamada *Makainkima*, en la que el chamán o yekamush les aplicaba unas pinturas faciales distintivas y les entregaba el cintillo de cuero simbólico de su madurez plena, física y espiritual, lo que los dejaba en situación de incorporarse como adultos a la comunidad.

Otra institución de importancia para la vida religiosa y mágica de los yámana era la hechicería. Los chamanes se formaban en una ceremonia particular, la *Loima-yekamush*, suerte de verdadera escuela para la especialidad, a la que sólo ingresaban los candidatos con vocación real, quienes tras larga y concienzuda preparación quedaban en condiciones de ejercer su respetado oficio. El ritual del caso se desarrollaba en una cabaña parecida a la destinada al Kina y tan cargado de simbolismo como éste. Allí, un chamán anciano asumía la dirección de la ceremonia que contaba con la participación de varios otros yekamush, e instruía cuidadosamente a los aprendices a lo largo de agotadoras sesiones, en que no faltaban los estados de trance o sueño hipnótico y de autosugestión, como parte indispensable de la parafernalia ritual. Como sabios, los yekamush eran consejeros y conductores espirituales de la comunidad, función que desarrollaban habitualmente ejerciendo su gran poder, que se nutría en su conocimiento profundo del arcano étnico y natural, ante el respetuoso asombro e inclusive el temor de sus integrantes, y específicamente cuando se requería su intervención respecto de situaciones de carácter propicio o maléfico[58].

Para concluir, procede hacer una consideración acerca de la actitud de los yámana ante el fenómeno de la muerte. Estos indígenas tenían una comprensión precisa

sobre la dualidad esencial del ser humano, materia y espíritu, aquélla perecedera y éste inmortal -el *késpix*-, para el que había desde siempre un lugar en el más allá, lejos a través del mar, si bien no había certidumbre sobre la forma en que las almas de los difuntos se incorporaban a una nueva existencia ultraterrenal, y, por tanto, manifestaban su ignorancia sobre el particular, lo que aumentaba el desconsuelo de los parientes y deudos ante la incertidumbre de su destino.

La muerte ocurría por la intervención de Watawineiwa y era causa de un sentimiento profundo de dolor, al par que de irritación y reproche, nunca de maldición, para Aquel que la había decidido. La inminencia y el hecho mismo del deceso se recibía con serenidad pues se trataba de algo inevitable, contra lo que era imposible ninguna reacción.

A los difuntos se les respetaba la posición en la que se hallaban al exhalar el último aliento, así quedaran con los ojos y la boca abierta. Se les envolvía de inmediato en trozos de cuero y bien amarrado, el correspondiente cadáver se le conducía en cortejo funerario hasta un lugar boscoso, siempre al interior, lejos de la costa. Allí se depositaba el cuerpo sobre las ramas de un árbol bajo o sobre un arbusto, se apilaban en su torno ramas y troncos secos y se prendía fuego a todo el conjunto. Una vez que el cadáver caía al suelo, la hoguera debía seguir siendo alimentada -tarea que correspondía a las mujeres- hasta que los restos se quemaran por completo. Luego se esparcía tierra y hojarasca sobre el sitio de la cremación, de modo que en poco tiempo no quedaran trazas del suceso. Mientras así ocurría, todas las personas que habían participado del cortejo, hombres y mujeres, se condolían y gemían. Esta forma de sepultación por cremación aunque común no era exclusiva, pues también se empleaba el entierro en fosas, generalmente en caso de niños.

Todo el patrimonio material de los difuntos se destruía, bien echándolo con sus restos, sin que en este caso los objetos tuvieran el carácter de ofrenda funeraria como sucedía en otras culturas meridionales. Acaecida la sepultación, seguía un lapso de duelo para los parientes inmediatos del difunto, que se manifestaba con pinturas y mortificaciones corporales, con cantos y lamentaciones expresivos de un intenso dolor anímico.

Al cabo de este bosquejo es posible ponderar, siquiera aproximadamente, la dimensión y profundidad de la cultura yámana. La misma, según escribiría acertadamente Gusinde, era el resultado magnífico de la incorporación e integración a su terruño, que permitió utilizar con inteligencia y habilidad recursos prácticos con los que este pueblo de cazadores-pescadores y recolectores consiguió "defender su posición superior en la lucha con las fuerzas de la naturaleza". Su acervo cultural, así entendido, resultaba entonces ser la respuesta cabal que expresaba el desarrollo de sus facultades espirituales, en concordancia y equilibrio con las exigencias de su entorno, interpretación válida también para los demás pueblos australes[59].

En todos los casos, con las aceptables variaciones, aónikenk, kawéskar, sélknam y yámana, vivían en los inicios del siglo XVI la plenitud del desarrollo posible, considerados sus requerimientos vitales en consonancia con los desafíos que imponían sus respectivos ambientes naturales. Desde entonces en adelante su vigencia y avatares quedarían supeditados a la variable influencia de una cultura invasora, más vigorosa y agresiva, que a la vuelta de medio milenio acabaría por dar cuenta de todas ellas.

6. La población indígena en los comienzos del siglo XVI

La cuantía de la población aborigen en América en vísperas del arribo de los europeos a este continente, conforma una materia de difícil determinación, pues únicamente pueden hacerse estimaciones sobre la base de distintos factores, las que aun así han resultado y resultan discutibles. Si esto es válido para las regiones naturalmente más favorecidas y por tanto más pobladas y con culturas más avanzadas, tanto más lo es para los territorios más remotos y despoblados. El asunto tiene una connotación particular por cuanto sobre dicho antecedente se han basado hipótesis respecto al efecto que tuvo en el tiempo el enfrentamiento intercultural con los migrantes extracontinentales, considerado letal para la población aborigen, según se manifestaría por su impresionante regresión numérica ulterior.

Referida la cuestión a Magallania, cabe tener presente que ésta era, como lo sigue siendo, un territorio de características naturales peculiares debido a su condición de región marginal, definida además por su rigorismo ambiental, circunstancia que de suyo sugiere la existencia de una población indígena condicionada por su capacidad adaptativa y por la disponibilidad de recursos para la vida.

Ocurre que siendo éstos abundantes y variados, ello lleva a suponer la posibilidad de existencia de una población numéricamente importante, pero, sin embargo, al parecer no se dio tal relación lo que obliga a aceptar la realidad de un contingente humano poco significativo, debido a la intervención de algunos factores controladores de su crecimiento.

Uno de ellos debía ser la labilidad ecológica del territorio meridional, circunstancia natural plenamente comprobable que exigía un límite para la explotación de los recursos, de manera tal que la misma no afectara su periódica renovación. Ello, a nuestro entender, debió ser tempranamente observado y comprendido por los cazadores y recolectores, que se habían afincado desde hacía varios milenios atrás, dado su acabado dominio del ambiente, quienes habrían ajustado su comportamiento económico (cinegético y recolector) a dicho requerimiento, aplicando de esa manera una especie de sabia y racional política de seguridad alimentaria para los correspondientes grupos étnicos. Se habría logrado así un apropiado equilibrio entre los consumidores humanos y el entorno natural proveedor de recursos y, por ende, una armónica estabilidad numérica en cada una de las cuatro sociedades aborígenes.

Como acertadamente lo hiciera notar Gusinde al analizar el caso de los yámana, en una apreciación de validez general para el complejo étnico magallánico, "si alguna vez se hubiera desarrollado un principio de exceso de población, éste habría sido anulado en su origen. Una región determinada no soporta más que un cierto número de habitantes vagando de un lado a otro; pasando el límite, se advertiría pronto la falta de alimentos y las familias se verían forzadas a cambiar de sitio. Un número mayor de personas pondría en apuros a todos sus vecinos. De acuerdo con esto, un aumento de la población total haría peligrar la existencia de todo el pueblo", pues una emigración

de cualquiera de los respectivos territorios solariegos no ofrecía probabilidad alguna de éxito[60].

Un factor particular de regulación demográfica debió darse como una consecuencia de la alta dependencia del consumo de proteínas que tenían los aborígenes, circunstancia que predisponía a las madres hacia períodos de lactancia prolongados, lo que a su tiempo disminuía la frecuencia de embarazos y alumbramientos sucesivos en una misma mujer, como lo ha postulado D.E. Dumond[61]. Si a esto se agrega que la fertilidad materna se compensaba con la elevada mortalidad infantil por causas naturales y la brevedad del ciclo vital -quizá no superior a 40 años-, lo que regulaba la densidad demográfica en el seno de las distintas etnias meridionales, se reitera que éstas habían conseguido un saludable equilibrio con sus correspondientes ambientes, mantenido inalterado en el curso del tiempo.

Esta población equilibrada y estable debía ser numéricamente baja: posiblemente de entre 10.000 y 12.000 almas para todo el complejo étnico aborigen, con aproximadamente unas 3.000 personas por grupo, lo que daba una densidad territorial bajísima del orden de un habitante por cada 25 km^2 [62]. Si existía algún desbalance poblacional interétnico, es posible que ello se diera respecto de los aónikenk y los yámana como entidades relativamente menores.

Esa, probablemente, era la cuantía de habitantes al tiempo de la irrupción de gente extraña portadora de una cultura que a la larga habría de alterar en profundidad el ordenamiento vital del meridión de América. En este respecto, para entender el ulterior destino étnico, es preciso señalar que en esa escasa población radicaba su fragilidad, pues la misma conformaba una suerte de número crítico, reducido el cual, el mundo aborigen se enfrentaría a consecuencias irremediables para su supervivencia.

Notas del capítulo I

[1] Vera Markgraf, "Palaeoclimates in Central and South America since 18000 BP based on pollen and lake-level records", *Quaternary Science Review*, 1989; y Calvin J. Heusser, "Climate and chronology of Antarctica and adjacent South America over the past 30000 yr", *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology*, 1989.

[2] Edmundo Pisano, "Caracteristicas de la biota magallánica derivadas de factores especiales", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 6, Punta Arenas, 1975.

[3] Charles R. Stern, *Tephrochronology of Southernmost Patagonia*, National Geographic Research, 1990.

[4] Calvin J. Heusser, "Una tefra de 12.000 años A.P. en Bahía Inútil (Tierra del Fuego, Chile)", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 19, Punta Arenas, 1989-90.

[5] Claudio Ochsenius, "Pleniglatial Desertization, Large-Animals Mass Extintion and Pleistocene-Holocene Boundary in South America", *Revista de Geografía Norte Grande*, 1985.

[6] El fechamiento radiocarbónico es un sistema desarrollado por Willard Libby a fines de la década de 1940 y se refiere a la obtención de edades absolutas, con un margen variable de error, sobre la base de la medición de la pérdida del elemento Carbono 14 que sufre la materia orgánica una vez que cesa la vida. La mención "antes del presente" que acompaña a los fechados se refiere convencionalmente al año 1950. Por consecuencia, para determinar la fecha cronológica en relación a nuestra era debe restarse esta última cifra al fechado de que se trata. Toda referencia especifica que en adelante se haga, irá entre paréntesis, que incluirá el número o mención identificatoria del laboratorio que realizó el análisis correspondiente. En todo caso no se trata de una edad calendaria.

[7] La sigla "F.R.A. 98" no corresponde a la identificación del laboratorio que realizó la determinación, sino a la lista de los fechados radiocarbónicos argentinos.

[8] Juan R. Munizaga, "Paleoindio en Sudamérica (Restos óseos humanos de las cuevas de Pali Aike y Cerro Sota, Provincia de Magallanes, Chile)", *Anales de la Universidad del Norte*, Nº 10, 1976.

[9] Francisco Mena y Omar Reyes, "Esqueletos humanos del Arcaico Temprano en el margen occidental de la estepa centro-patagónica (Cueva Baño Nuevo, XI Región)", *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología*, Nº 25, Marzo 1998, Santiago, pág. 21.

[10] La pertenencia a la cultura que se caracteriza se refuerza con la comprobación del empleo de retocadores de huesos con idénticas características de uso, según las evidencias encontradas en los materiales de los yacimientos de Cueva del Medio, Cueva del Lago Sofía y Tagua-Tagua (Donald Jackson, "Retocadores extremo-laterales en contexto paleo-indios", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Cs. Ss. Vol. 19, 1989-90). Del mismo modo, por el empleo de fogones excavados (baciformes), rasgo de indiscutible alta antigüedad, y de punzones fabricados sobre huesos de extremidades de zorro, artefactos encontrados en los yacimientos de Cueva del Milodón, Cueva Fell, Cueva Pali Aike y Cueva 1 del Lago Sofía (Alfredo Prieto, "La Cueva 1 del Lago Sofía", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Cs. Ss. Vol. 20, 1991).

[11] "Postglacial vegetation in the South Patagonian territory of the giant ground sloth, Mylodon", *Botanical Journal of the Linnean Society*, 1978.

[12] C. Heusser, "Fire history of Fuego-Patagonia", *Quaternary of South America and Antarctic Peninsula*, 1988.

[13] "Quaternary Climate, Environment and the Human Occupation of the South-Central Andes", *Geoarchaeology: An International Journal*, 1990.

[14] El deceso de este arqueólogo acaeció en 1958, a raíz de un derrumbe, mientras se hallaba realizando una excavación en ese yacimiento.

[15] Estudios realizados en el sector del glaciar Témpano (49° 45' S) en la zona de los canales patagónicos, demuestran que allí hace 11.000/10.000 años las condiciones climáticas habrían sido semejantes a las actuales.

[16] "Los cazadores paleoindios de Tres Arroyos" (Tierra del Fuego), *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 17, pág. 59, Punta Arenas, 1987.

[17] "Nuevos aspectos de la sequía en la Patagonia", *IDIA* Nº 61, Buenos Aires, 1953.

[18] *Op. cit.*

[19] "La identificación de paleoindios en el oeste de Sudamérica", *Estudios Atacameños*, Nº 9, Antofagasta, 1988.

[20] "Enterratorios paleo-indios con cremación...", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 14, Punta Arenas, 1983.

[21] Se conocen antecedentes que permiten documentar la presencia de cazadores marinos en el sitial Conchal Piedra Azul (litoral de Reloncaví), entre 6290 y 6450 años antes del presente. La presencia de gente de la misma cultura en la costa norte de Chile se remonta a 9500/9700 años antes del presente.

[22] Carolina Villagrán, "Análisis palinológico de los cambios vegetacionales durante el Tardiglacial y Postglacial en Chiloé, Chile", *Revista Chilena de Historia Natural*, 58, Santiago, 1985.

[23] "Antiquity and Migrations of the early inhabitants of Patagonia", *Geographical Review*, 28, Nº 2, Nueva York, 1938.

[24] *Los nómades del mar*, Santiago, 1963, pág. 55.

[25] L. Núñez, *Paleoindio y arcaico en Chile: diversidad, secuencia y procesos*, México, 1983.

[26] "Arqueología de la región volcánica de Pali Aike (Patagonia meridional chilena)", en *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12, Punta Arenas, 1981.

[27] "Cazadores-recolectores del istmo de Brunswick", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 18, Punta Arenas, 1988.

[28] Cfr. Omar R. Ortiz-Troncoso, "Artefactos de sílex de una tumba de Morro Philippi, valle medio del río Gallegos (Prov. de Santa Cruz, Rep. Argentina)", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 4, Punta Arenas, 1973; y Alfredo Prieto, "Hallazgo de un colgante decorado en Morro Chico (Magallanes)", Id. vol. 15, Punta Arenas, 1984.

[29] M.A. Vignati, "Resultados de una excursión por la margen sur del río Santa Cruz", en *Notas preliminares del Museo de la Plata*, tomo II, La Plata, 1934.

[30] "Cadre chronologique provisoire de la préhistoire de Patagonie et de Terre de Feu chiliennes", en *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, tomo XXX, Santiago, 1967.

[31] Estos gentilicios corresponden respectivamente a las denominaciones más comunes, aunque en rigor impropias, Patagones o Tehuelches, Onas, Alakalufes y Yaganes, que les fueron asignadas por los europeos o sus vecinos geográficos.

[32] *El Complejo "Tehuelche"*, Instituto Superior de Estudios Patagónicos, Buenos Aires, 1949.

[33] *Op. cit.*, pág. 56.

[34] "On the races of Patagonia", *Journal of Anthropological Institute of Great Britain and Ireland*, I, pág. 194, y *Vida entre los Patagones*, Buenos Aires, 1964, págs. 118 y 137.

[35] Thomas Falkner, *Descripción de la Patagonia y de las partes contiguas de la América del Sur*, Buenos Aires, 1974, págs. 118 y 137. La última denominación se explica por haber sido los indígenas de que se trata los últimos en adoptar el uso del caballo, circunstancia al parecer generalizada entre ellos sólo a fines del siglo XVIII.

[36] "Descripción del Estrecho por Juan Ladrillero", en Pablo Pastells, *El Descubrimiento del Estrecho de Magallanes*, Madrid, 1920, pág. 242.

[37] Las piedras escotadas que han sido encontradas en gran cantidad a lo largo de la costa norte del Estrecho hasta la bahía Posesión, interpretadas como pesos para redes deben ser atribuidas a la presencia ocasional de los canoeros.

[38] Para algunos estudiosos la diferenciación entre Kooch, el todopoderoso, aunque oculto y prescindente, y Elal, el héroe-padre de la humanidad aborigen, se hizo difusa en el tiempo histórico reciente (mediados del siglo XIX en adelante), circunstancia explicable por el progresivo olvido de la tradición debido al consiguiente proceso de aculturación. De ello concluimos que el esquema deístico y cosmogónico que se ha presentado correspondería a su vigencia anterior, durante el período histórico de que se trata.

[39] "Expedición de Juan Ladrillero", Ramón Guerrero Vergara, "Los descubridores del Estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores", *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, vol. VI, Valparaíso, 1880, págs. 464 y 465.

[40] Cfr. Dominique Legoupil, "Los indios de los archipiélagos de la Patagonia. Un caso de adaptación a un ambiente adverso", *Anales del Instituto de la Patagonia*, Cs. Ss., vol. 16, Punta Arenas, 1985-86.

[41] Las noticias más fidedignas se deben a las investigaciones de Martín Gusinde y Joseph Emperaire. Aquél

convivió con individuos de la parcialidad meridional en Puerto Ramirez (Peninsula Muñoz Gamero), por espacio de poco más de cuatro meses entre septiembre de 1923 y febrero de 1924. El segundo tuvo la oportunidad de compartir por largo tiempo con el postrer grupo importante de la etnia, aunque ya prácticamente aculturado, entre 1946 y 1948.

[42] Este es un buen ejemplo de la traslación al campo mitológico de un hecho natural inexplicable para la mentalidad indígena. En el caso se trata del fenómeno eólico repentino y violento conocido por Williwaw, de frecuente ocurrencia en los canales y fiordos patagónicos de paredes amuralladas, que se produce por el choque y rebote de las ráfagas huracanadas, situación que pone en peligro de zozobrar a las embarcaciones menores.

[43] *Los indios de Tierra del Fuego*, tomo tercero *Los Halakwulup*, vol. II, Buenos Aires, 1991.

[44] Citado por Martin Gusinde en *Los indios de Tierra del Fuego*, tomo primero *Los Selk'nam*, volumen I, págs. 26 y 27, Buenos Aires, 1982.

[45] Se discute si los sélknam tenían o no una denominación común para su territorio. Según algunos informantes fidedignos ésta era Karukinká, voz de significado incierto, o también Tkoyuská (morada del oeste), pero otros rebaten tal afirmación señalando que en el mejor de los casos ambos topónimos se habrían referido a la sección septentrional de la isla grande fueguina.

[46] *Op. cit.*, tomo primero, volumen I, pág. 403.

[47] *Los Sélknam. La vida de los onas*, Buenos Aires, 1986.

[48] *Op. cit.*, pág. 417.

[49] Aunque la bibliografía sobre los sélknam es abundante, destaca por su magnitud, calidad y profundidad el magistral estudio etnológico del padre Martín Gusinde, fundado en una prolongada e íntima convivencia con los indígenas entre fines de los años 10 y el comienzo de los 20 de este siglo. De igual modo es notable la obra realizada por la Dra. Anne Chapman, en cierto sentido complementaria de la anterior, fundada en sus trabajos con los últimos indígenas étnicamente puros.

[50] Hermosa metáfora de Angela Loij, la última india sélknam, para referirse a los cielos (A. Chapman, *op. cit.*, pág. 127).

[51] Gusinde consiguió recoger una treintena de leyendas, algunas muy hermosas, en las que los animales asumían un papel protagónico o tenían alguna participación.

[52] Cfr. principalmente las obras citadas de Gusinde y Chapman.

[53] Cfr. del autor, Dawsonians o Selkkar: otro caso de mestizaje aborigen histórico en Magallanes, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 27, págs. 79-88, Punta Arenas, 1999.

[54] Pablo J. Gallez, "La más antigua descripción de los Yámana", en *Karukinká*, número 15, pág. 17 y siguientes, Buenos Aires, 1976.

[55] *Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S.M. "Beagle"*, Madrid, 1921, págs. 292, 296 y 304. Cabe recordar asimismo, porque viene al caso, el dibujo y la mención a los "hombres coludos" que habitaban la Tierra del Fuego, contenidos en el mapa *Tabula Geographica Regni Chile* del padre Alonso de Ovalle (1646).

[56] Martín Gusinde, *Hombres primitivos de la Tierra del Fuego*, Sevilla, 1951, pág. 294.

[57] Cfr. la obra mencionada y principalmente *Los indios de Tierra del Fuego*, tomo segundo *Los Yámana*, Buenos Aires, 1986.

[58] Para una mayor información sobre este particular se sugiere consultar a Gusinde, *op. cit.*, tomo segundo, volumen III, págs. 1375 y siguientes.

[59] *Op. cit.*, pág. 1415.

[60] Id. tomo segundo, vol. I, pág. 223.

[61] En H.G. Andrewartha y L.C. Birch, *The Ecological Webb*, Chicago, 1984, pág. 441.

[62] En esta estimación coincidimos con la hipótesis de E.S. Devey (citado por Andrewartha y Birch, *op. cit.*), en cuanto que los indígenas americanos se distribuían en una proporción de 4 por 100 km^2 de territorio.

II. *El hallazgo del territorio para el conocimiento de Occidente*

1. La Europa del siglo XV y la expansión del conocimiento geográfico

Circunstancias motivadoras de los cambios de la vida y cultura de Occidente

El siglo XV ha quedado en la historia de Europa como una centuria conmocionante. De partida, el antiguo orden medieval que regulaba la vida de personas y sociedades en los más variados aspectos, venía sufriendo desde tiempo antes duros embates. La emergencia del poder real en desmedro de la otrora incontrastable fuerza feudal, debido al hábil manejo de la relación entre los monarcas y las ciudades libres y al eficaz uso de nuevas formas y artefactos bélicos; el cuestionamiento de la unicidad de la fe católica y, de paso, de la autoridad papal -supremo poder regulador durante el medioevo- por obra de la pertinaz aparición de las herejías contestatarias; la emergencia amenazadora del Islam que en su avance daba cuenta progresiva de viejos reinos cristianos y que apuntaba al corazón del continente; y el auge notable de la actividad mercantil, cuyos efectos se hacían sentir de variado modo en la evolución de pueblos y estados, conformaban algunos de los factores ciertamente revolucionarios para la pervivencia de la estructura y formas de vida social, de la cultura y del pensamiento, lenta y laboriosamente organizadas y afirmadas durante el milenio precedente. Así se había incubado y eclosionado al fin una nueva época, trascendente como pocas, en la historia de la humanidad.

Entre los conceptos más afectados por los aires de cambio, estaba el de la cosmovisión que poseían los estudiosos y algunos hombres prácticos en el arte de navegar, esto es, la noción sobre la verdadera magnitud, límites, forma, distribución de tierras y aguas y otras características del planeta. Responsables directos habían sido y eran

los tan mentados viajes de Marco Polo, Ibn Battuta, Nicolás de Conti y otros célebres viajeros del pasado reciente o distante, y las atrevidas singladuras y sorprendentes descubrimientos de los portugueses a lo largo de la costa africana, que incluyeron tratos con pueblos y culturas desconocidos. Además estaban las extraordinarias ocurrencias referidas a ocasionales hallazgos de ignotas especies vegetales y, todavía, de seres humanos muertos, que solían darse sobre las costas occidentales europeas, y cuya noticia no había tardado en divulgarse. Todo ello había permitido y permitía dilatar y enriquecer la dimensión del orbe conocido -más todavía con la imaginación-, despertando un afán incontenible de saber geográfico que, revestido bajo distintas motivaciones, estimuló sucesivas acciones en tal respecto.

Fue así como, en una primera consecuencia, los entendidos, principalmente cosmólogos y cartógrafos, comenzaron a revisar las viejas fuentes informativas sobre el conocimiento geográfico, entre ellas las tolomaicas, sacralizadas por la tradición, y advirtieron las primeras discordancias entre sus asertos, hasta entonces tenidos por irrefutables, y la realidad que se hacía manifiesta de manera sostenida. La revisión hizo escuela, nutrida por subsiguientes hallazgos y otros progresos en el conocimiento, al punto que, avanzada la segunda mitad del siglo, era ya una noción común, progresivamente aceptada por los intelectuales la de la esfericidad del planeta, con una dimensión, que aunque discutida se entendía considerablemente mayor a la que hasta entonces se le daba. De igual modo, pudo comprobarse que la cartografía disponible conocida distaba de la realidad y acabó por ser considerada poco fiable y, en muchos casos, hasta inservible.

El ímpetu náutico que ensanchó de modo incesante el ámbito conocido del globo, se vio especialmente estimulado durante el siglo XV por una razón económica: el acceso a las regiones remotas y cuasimisteriosas de la India Gangética, Ceilán, Malaca y las islas de la Sonda, de donde procedían las famosísimas y altamente cotizadas especias (pimienta, canela, clavo de olor, nuez moscada y otras), que habían pasado a ser de creciente necesidad y uso común en Europa. El comercio de estos productos se encontraba virtualmente monopolizado por los musulmanes en sus lugares de extracción y rutas de tráfico y, a su arribo a Europa, por los venecianos, siendo para unos y otros causa de enriquecimiento y poderío.

Reinos de segundo orden como lo eran a la sazón Portugal y España, llevados por el fervor más que secular propio de las cruzadas liberadoras de sus respectivos territorios de manos musulmanas, y movidos tanto por el propósito de extender la evangelización hasta pueblos bárbaros y distantes, cuanto por el afán de acceder de algún modo a la fuente de la riqueza, habían conseguido ampliar en grado asombroso los lindes del mundo conocido, merced a portentosas empresas exploratorias en que había confluido el interés de príncipes visionarios, capitanes audaces, mercaderes avisados y banqueros calculadores.

En efecto, la constancia y habilidad de los portugueses al cabo de sus navegaciones africanas tuvo como premio en los comienzos del siglo XVI la conquista y dominio de la fuente misma de la riqueza económica, las tierras de la especiería, lo que les permitió forjar un gran dominio colonial, haciendo de Lisboa el emporio mercantil de Occidente. Castilla y después España -luego de la unificación nacional-, a su turno, había asumido la empresa colombina del acceso a las Indias por la novedosa ruta del

poniente -fruto del progreso en el conocimiento acumulado en lo que iba del siglo-, que había significado, a contar de 1492, el hallazgo de un territorio colosal. Este, según se descubría, se iba dilatando hacia el septentrión y el meridión, y cada vez asombraba más por su variado contenido vital; pero, al propio tiempo, tal conocimiento generaba creciente inquietud pues nada de lo que se mostraba -humanos, bestias, plantas y productos- parecía guardar semejanza con cuanto se afirmaba que existía o se daba en las Indias tan afamadas.

Quien primero debió confrontar esa distinta realidad fue el mismo Cristóbal Colón. Cuando en su memorable primer viaje navegando hacia el oeste dio con una y luego más tierras, quedó convencido de haber llegado al borde de aquel Oriente misterioso, centro de extrañas civilizaciones y depósito de riquezas inconmensurables. Las fuentes cartográficas, en las que él sin duda se había documentado, expresaban la realidad geográfica del término continental oriental del mundo en el borde de un mar inmenso, como era aquel que había cruzado en aventurada travesía de diez semanas. Entonces no le cupo duda de haber alcanzado a costas de Catay o Thina, de Cipango, Taprobana, Malaca, o la India Meridional. Pero cuanto más descubría y exploraba en sus viajes, menos parecido ofrecían las tierras visitadas con las descripciones conocidas sobre aquellos remotos reinos. Y si alguna duda pudo abrigar el Almirante, la misma se confirmó durante el transcurso de su tercer viaje (1498-1500), cuando descubrió y reconoció la costa firme de lo que con propiedad calificó como "otro mundo", aunque siempre creyéndolo muy próximo a esa India que él buscaba.

Mas si Colón había vivido desde su arribo a las Antillas y hasta su muerte en la certidumbre de haber llegado de cualquier modo a las orillas asiáticas, otros capitanes, pilotos y cosmógrafos de su tiempo no tardaron en advertir que aquel asombroso descubrimiento era, definitivamente, todo un continente nuevo que se interponía entre Europa y las regiones del Oriente, que era menester sobrepasar si se quería alcanzar hasta ellas para acceder a sus riquezas.

De lo sucintamente expuesto debe convenirse que la portentosa empresa magallánica que habría de emprenderse antes de concluida la segunda década del siglo XVI, sería al fin una consecuencia derivada directamente de aquel cambio revolucionario en la vida y conocimientos de Europa, producido a lo largo de la centuria precedente. Presidiendo la futura aventura de Fernando de Magallanes y sus hombres estaría el renovado e impetuoso espíritu acometedor de Occidente.

El Nuevo Mundo y la rivalidad hispano-lusitana por el control de las especias

Quien hubo de proclamar a todos los vientos la certeza geográfica de ser lo descubierto "un nuevo mundo" fue Amerigo Vespucci, más conocido por la forma españolizada Américo Vespucio, un piloto florentino que inicialmente prestó sus servicios al rey de España y después al monarca portugués. El mismo adquirió tal certidumbre al cabo de extensos viajes por las costas orientales del novísimo continente, realizados entre 1497 y 1502, y no demoró en hacerlo saber a la gente culta de Europa. Lo hizo, además, con tal fuerza de convicción que los cartógrafos contemporáneos concluyeron por

darle su propio nombre a aquel enorme territorio: *América*.

Cuando las cartas geográficas fueron recogiendo los novedosos antecedentes que eran el fruto de sucesivos viajes exploratorios, quedó en evidencia la crecida magnitud planetaria con la inclusión del Nuevo Mundo y con ello la consecuente mayor distancia de Iberia a la que, de verdad, se encontraban las regiones asiáticas orientales que, sin mengua de la importancia que adquiría aquél, conformaban por entonces el gran objetivo económico que motivaba los esfuerzos españoles, esto es, el acceso a las especias y el provecho de su comercio.

Así, como necesidad impuesta por esta circunstancia, surgió y se afirmó la búsqueda de un paso a través del nuevo continente que permitiera el más pronto cumplimiento de ese objetivo, en los términos que amparaba el Tratado de Tordesillas: la utilización de la vía occidental. Este instrumento jurídico, importa consignarlo, regulaba desde 1494 las relaciones hispano-lusitanas en lo tocante a la posesión y administración de sus vastos intereses derivados de los viajes y descubrimientos.

No tardaron los monarcas españoles en ordenar las primeras exploraciones con dicho preciso propósito. En 1503 el rey Fernando convocó a los mejores pilotos de aquel tiempo, Juan de la Cosa, Américo Vespucio, Juan Díaz de Solís y Vicente Yáñez Pinzón, y luego de tratar con ellos sobre la materia "... Se acordó que convenía que se fuese descubriendo al Sur, por toda la costa del Brasil adelante (...)"[1]. No obstante haberse hecho algunos aprestos, la expedición correspondiente no llegó a zarpar y el asunto no pasó de allí. Un lustro después el monarca nuevamente mostró interés y, para ese efecto, encomendó a Solís y a Yáñez Pinzón la búsqueda del supuesto paso, pero ahora a lo largo de la costa de América Central. Como debía esperarse, el intento resultó fallido pues ese litoral en punto alguno franquea naturalmente el acceso desde el mar Caribe al océano Pacífico.

También la corona portuguesa se había propuesto un objetivo semejante, pero con distinta motivación. Convenía al monarca una ruta más expedita y corta que la que hasta entonces seguían sus carabelas en el viaje entre la península ibérica y las tierras de la especiería, y ello parecía poder darse por el rumbo de occidente, según la opinión de sus cosmógrafos y navegantes. Los lusitanos se empeñaron en encontrar el paso por el norte del nuevo continente y a lo menos uno de sus capitanes exploró la costa norteamericana oriental aunque en vano.

Entrada la segunda década del siglo XVI, Fernando de Aragón encargó a Díaz de Solís una nueva expedición destinada a ocupar las islas de las especias -que, conjugando las disposiciones del tratado y los conocimientos de los expertos geógrafos, parecían quedar en jurisdicción hispana-, a las que debía arribar navegando hacia el oeste tentando un paso a lo largo de la costa sudamericana oriental, más allá del término austral de la demarcatoria. La protesta del rey Manuel de Portugal significó el fin del proyecto con gran contrariedad para el monarca hispano. Los portugueses entendían que cualquier obstáculo que pudiera oponerse a los españoles, dilataba en su favor la eventual llegada de sus rivales a las Molucas.

Pero una vez que Vasco Núñez de Balboa, luego de su histórico avistamiento desde las alturas de Darién, reveló la existencia de un mar inconmensurable que bañaba el borde occidental del Nuevo Mundo, la búsqueda del paso interoceánico tomó nuevo impulso.

Así fue como la Corona Católica volvió a encomendar a Díaz de Solís una misión exploratoria, pero ahora con el objetivo expreso de alcanzar primeramente, en su viaje a las islas de las especias, "las espaldas de la Castilla de Oro", esto es, los territorios americanos del oeste, bañados por aquel océano enorme y que se situaban al sur de Darién. Para ello el reputado piloto debía dar con el ansiado paso a través del continente, para luego ceñirse a su contorno. En su navegación, Solís siguió la costa hacia el meridión sobrepasando la línea demarcatoria y avanzó hasta dar con la amplia escotadura que es el estuario del actual río de la Plata, que nombró Mar Dulce, donde encontró la muerte en un incidente con los aborígenes, circunstancia tan imprevista como lamentable que determinó la suspensión de la expedición (1516).

El inesperado contraste hubo de tornar apremiante el objetivo exploratorio para los españoles, tanto más porque, según se verá, naves portuguesas se habían anticipado por ese mismo rumbo austral, situación que, cuando menos, era inquietante en vista de la sorda rivalidad que se daba entre los dos reinos peninsulares en lo que se refería al dominio económico de los territorios descubiertos desde un cuarto de siglo antes. Ello exigía apurar la búsqueda por parte de España, si es que quería tocar parte en el reparto de tanta riqueza como la que a torrentes llenaba las arcas reales de Portugal.

Aproximaciones al meridión

De lo expuesto queda claro que para la época se había logrado consenso entre los entendidos, cosmógrafos y navegantes, en cuanto que el paso interoceánico -de existir- debía ser buscado hacia el sur del gran continente americano. Bueno es conocer cómo se fue gestando tal disposición.

El principio debe situarse en el hallazgo de la Tierra de la Santa Cruz (actual Brasil) hecho por el piloto lusitano Pedro Alvares Cabral en 1500. Interesado el rey Juan II en obtener un conocimiento apropiado sobre tan afortunado descubrimiento que ponía en sus manos parte del Nuevo Mundo, determinó el envío de una expedición exploratoria que encomendó a Gonzalo Coelho. El monarca, además, consideró conveniente invitar a Vespucio, a la sazón a su servicio, para que formara parte de ella e hiciera con posterioridad relación de la misma, probablemente por la acreditada fama de cosmógrafo y piloto que poseía el florentino.

Las naves de Coelho iniciaron a mediados de mayo en 1501 el viaje que por varias razones alcanzaría justa memoria. Primero arribaron a la tierra firme visitada por Cabral, que costearon reconociéndola hacia el sur hasta traspasar la demarcatoria de jurisdicciones hispano-lusitanas en América, para luego proseguir hacia el meridión hasta un punto cuya latitud ha sido materia de controversia entre historiadores, pero que debería situarse entre los 45 y 50 grados, o sea a lo menos hasta la costa central de la actual Patagonia, ya en relativa proximidad de la futura Región Magallánica.

Fue precisamente durante este viaje memorable que el florentino pudo confirmar su genial intuición geográfica, que, arribado a Europa, no tardó en dar a conocer a través de la que con razón llegaría a ser famosa carta a Lorenzo Pier Francisco de Medicis, embajador de Florencia en París, en que afirmaba que lo descubierto a partir de Colón era en verdad un continente distinto al asiático: propiamente un

nuevo mundo. El destinatario, entusiasmado con el que consideró trascendente relato, dispuso su traducción al latín, idioma común para la gente culta de Europa, a fin de difundir su conocimiento. Tanta difusión hubo de tener que en pocos años se hicieron sobre cuarenta ediciones de la carta descriptiva, en siete lenguas distintas para vulgarizar su contenido.

La aseveración vespuciana provocó sensación entre los sabios e intelectuales y tuvo especial resonancia en los gabinetes de los maestros cartógrafos, quienes recogieron con avidez la estupenda información geográfica y sin tardanza la consignaron en los nuevos mapas del mundo (planisferios de Cantino, Canero, King-Hamy, Kunstmann y Pesaro, todo de 1502; Maiollo 1504 y Waldseemüller 1507).

De estas obras no cabe duda que la más notable fue la de este último, acreditado cartógrafo de Lorena, cuyo interesante contenido justifica una consideración particular.

Se trata de un planisferio que incluye en su parte superior dos mapas que representan sendos hemisferios, uno que contiene a Europa, Africa y la mayor parte de Asia, y otro que muestra el nuevo continente, América, y el resto de la tierra asiática. Junto a ambos hemisferios aparecen las figuras de Claudio Ptolomeo y Amerigo Vespucci, al alero de cuya autoridad se había construido el mapa. El hemisferio americano representa al continente nuevo con una fisonomía asombrosamente parecida a su conformación real. Se aprecia un océano enorme, mientras que el planisferio propiamente tal muestra a mayor escala en la costa occidental-meridional de América, a lo largo de Chile actual, una cadena de montañas similar a la cordillera que conocemos. ¿Cómo pudo Waldseemüller representar tales rumbos y contornos de la costa occidental americana si todavía no había sido descubierta por los europeos? Algunos historiadores y especialistas en paleocartografía han afirmado que tal litoral era perfectamente conocido desde un milenio antes[2].

Es dudoso que Vespucio proporcionara tales antecedentes, pero sí cabe suponer que él presentía la existencia de un mar inmenso en el término occidental del Nuevo Mundo; así la búsqueda de un paso para llegar hasta ese océano incógnito pudo ser la causa que le alentara a navegar hasta la avanzada latitud que afirmó haber alcanzado. Es extraño que basándose Waldseemüller en Vespucio haya dibujado América sólo hasta el 45° S, aproximadamente, lo que constituiría una prueba en contrario para la aseveración del florentino respecto de la latitud alcanzada, salvo que la no delineación de una costa más allá de la latitud mencionada se haya debido a que la navegación de las naves de Coelho se hiciera en los tramos finales por mar abierto, como algunos historiadores lo suponen.

El prestigio que adquirió Vespucio al cabo de su viaje y tarea difusora fueron tales que le menudearon honores y nombramientos, el más relevante de los cuales fue el de Piloto Mayor que le hizo España, a cuyo servicio retornó, y que le permitió durante los años que siguieron, hasta su muerte en 1512, hacer escuela formativa para nuevos nautas en la Casa de Contratación de Sevilla, orientando las futuras búsquedas de preferencia por el rumbo del meridión americano. De esa manera, a pesar de dilaciones y fracasos, el presentimiento del paso austral fue cobrando fuerza, nutrido ocasionalmente por nuevas experiencias navegatorias y los consiguientes aportes geográficos. Alguna apreciable información pudo tal vez reunirse tras

paciente recolección de datos, no obstante la distinta credibilidad que pudieran tener los mismos. ¿Cómo explicar, si no, el mapamundi de Martín Waldseemüller, reeditado en 1510 por Glareano, que situaba al futuro estrecho de Magallanes hacia el 53° S? Esta asombrosa aproximación a su verdadera ubicación geográfica debe tenerse como algo más que un hecho casual.

Si las tierras americanas habían resultado estar desprovistas de las cotizadas especias, se mostraban generosas en cambio con otros dones de la naturaleza. Entre las primeras riquezas encontradas en el Nuevo Mundo estaba el "palo brasil", especie forestal de fina madera cuya explotación por los portugueses, en la costa de la Tierra de Santa Cruz, fue causa de un comercio casi tan importante como el de aquellos afamados productos del Oriente, lo que dio lugar a un provechoso monopolio para mercaderes lisboetas y un intenso tráfico clandestino para naves españolas y francesas.

Esa y otras riquezas llevaron a muchos comerciantes a financiar expediciones hacia el distante litoral oriental americano. Entre los más importantes de la época se contaba un tal Cristóbal de Haro, judío converso al parecer, rico mercader y financista originario de España. La sede principal de sus negocios estaba en Lisboa, donde actuaba además como agente de la banca Fugger de Augsburgo, con sucursal en la ciudad castellana de Burgos, teniendo asimismo vinculaciones con el importante puerto de Amberes, donde residía y operaba su hermano Diego. Mucho antes de 1511, Haro había formado flotas para el tráfico de las costas de Guinea, India, Malaca y China, y así lo haría después de 1512 con las recién descubiertas islas Molucas. Haro había ganado riqueza, pero también experiencia y valiosas informaciones que sus factores habían recogido por los puertos del Oriente acerca de aquellas distantes regiones. Su ojo certero le permitió advertir el provecho que podía obtener de las tierras donde crecía el palo brasil e inclusive de otras más remotas situadas hacia el sur y que tal vez podían franquear otro paso hasta las costas asiáticas, asunto que bien valía la pena averiguar.

Así fue como entre 1511 y 1513 Cristóbal de Haro, asociado con otros mercaderes, entre ellos cierto Nuño Manuel, armó con licencia real una expedición de dos carabelas bajo las órdenes de Joao de Lisboa y Estevao Froes. El carácter clandestino de esta empresa, debido a que sus objetivos comprendían móviles económicos y aun políticos, fue causa de la reserva con que se la mantuvo, precaviendo de ese modo tropiezos con los españoles. Uno o dos años después, probablemente hacia 1514, una gacetilla informativa de la casa Fugger de Augsburgo proporcionaba interesantes novedades sobre la, hasta entonces, oculta expedición. El documento titulado *Newen Zeytung auss Presillg Landt*, o sea "Ultimas Noticias sobre la Tierra del Brasil", contenía una información de un agente de la afamada casa bancaria quien había encontrado en la isla de Madera a Joao de Lisboa, obteniendo de él antecedentes sobre lo acaecido durante su expedición[3]. Estas noticias resultaban sencillamente sorprendentes. Se referían a una navegación realizada hacia el sur del Brasil, en la que se habían descubierto tierras a lo largo de 700 millas contadas desde el más austral punto conocido con anterioridad, llegando a un estrecho que había sido recorrido hacia el oeste hasta un lugar donde tempestades muy fuertes hicieron volverse a los expedicionarios.

¿Habían llegado las naves de Haro y Manuel hasta el paso que años más tarde

encontraría Magallanes, alcanzando aun hasta el inmenso mar que luego avistaría desde otra latitud Balboa?

Esta expedición lusitana ha resultado ser materia de discusión. Entre los especialistas que se han ocupado de ella hay quienes la ponen seriamente en duda en cuanto a su máxima extensión meridional, en tanto que otros, los menos, la consideran como el viaje descubridor del paso austral. Su fuente informativa principal, la gacetilla mencionada, sin embargo de ser considerada fidedigna es confusa y por tanto hace difícil definir el trayecto de las naves portuguesas. La mescolanza de noticias hace poco fiable el pretendido hallazgo del estrecho, aunque debe convenirse que hay indicios que resultan sorprendentes (rumbos, circunstancias climáticas y características geográficas como grandes cordilleras con nieves eternas) que bien pueden aplicarse a los rasgos propios de la Región Magallánica. ¿Arribó efectivamente Lisboa al Estrecho y lo navegó siquiera en parte? Es, probablemente, una cuestión que nunca podrá establecerse a satisfacción. En la duda, concordamos con que sólo puede atribuirse a los nautas lusitanos la condición de precursores del futuro descubridor del paso interoceánico, en lo que se refiere a parte del trayecto meridional.

La información comentada no debió demorar su llegada a España, provocando conmoción entre cosmógrafos y navegantes, y mucho más en la corte, la que posiblemente podía haberse enterado con anticipación del zarpe de las carabelas de Lisboa y Froes por noticias de sus espías en la capital lusitana. De tal manera, el monarca español debió recibir casi simultáneamente las nuevas del hallazgo de Balboa y del presunto descubrimiento efectuado por la gente de Haro y Manuel. Fue entonces cuando el rey Fernando encomendó al piloto mayor Juan Díaz de Solís, a la sazón el más capacitado del reino, la realización de la expedición destinada a dar con las mentadas espaldas de la Castilla de Oro, contorneando un continente al que ni siquiera se le conocía término meridional.

¿De dónde habían sacado los hombres de la Casa de Contratación, que sin duda habían aconsejado al monarca, los datos que permitían instruir aquella navegación? Es difícil atribuir tal noción únicamente al reciente viaje de los portugueses. Por tanto, no es aventurado pensar que hubo otras fuentes, cuidadosamente recogidas y ponderadas, que permitieron determinar el cometido y rumbo del viaje, entre ellas, quizá, algunas obtenidas de otras expediciones clandestinas de la época.

Cuando Solís iniciaba el viaje que había de llevarlo a descubrir la gran escotadura continental que resultó ser el río de la Plata, un geógrafo de Nüremberg, Johann Schöner, hacía público un globo terráqueo, acompañado de una extensa descripción complementaria. Lo notable de esta pieza cartográfica era que mostraba al Nuevo Mundo tal y como lo había hecho Waldseemüller, pero con rumbos y contornos que guardaban mayor semejanza con la imagen que hoy conocemos. La costa occidental americana aparece con igual declinación que la consignada antes por el cartógrafo de Saint Dié, pero interrumpida por dos estrechos, uno a la altura del mar de las Antillas -inexistente- y otro hacia el sur, en latitud 45°, que separaba a la América propiamente dicha de una tierra que se nombraba *Brasillie Regio*, y que la relación describía flanqueado por montañas cubiertas de nieve. Si esta pieza había sido construida, como parecía, utilizando la información más reciente aportada por los navegantes o alguna otra extraída de archivos reservados, ello haría verosímil el viaje de las naves armadas

por Haro y Manuel pero, al punto surge una doble hipótesis interpretativa: o Joao de Lisboa no pasó de la latitud del río de la Plata y lo que descubrió fue sólo su estuario, que navegó hacia el interior sin ver montañas en sus márgenes, porque no las hay, con lo que la información correspondiente no pasaría de ser el fruto de la imaginación de algún informante o del propio cosmógrafo; o, efectivamente, aquél alcanzó una más alta latitud, llegando a dar con el estrecho y aun penetrándolo en parte. Ahora bien, como hombre entendido en el arte de navegar, Lisboa debió haber calculado con precisión siquiera aproximada la situación del paso interoceánico, contando con los medios técnicos de que disponían los lusitanos. Ocurre que el Estrecho se abre realmente a los 52° y minutos sur, y Schöner -si su ubicación la obtuvo de los portugueses- lo situaba en 40° ó 45° S, lo que conforma un error inaceptable para un navegante, dados los conocimientos astronómicos que debía poseer.

Ciertos autores aceptan el error señalando que fue intencional, para fijar la boca del paso de mar dentro de los términos jurisdiccionales del rey de Portugal. La misma explicación, a más de poco consistente, mantiene la duda acerca del verdadero alcance latitudinal que pudieron desarrollar las naves de Haro y Manuel, dejando en el misterio su austral singladura.

No hay duda que pasada la mitad de la segunda década del siglo XVI las cortes de Portugal y España y las oficinas náuticas de la Casa da India e da Guinea, de Lisboa, y de la Casa de Contratación de Sevilla, y los grandes mercaderes, poseían información de distinto grado de fiabilidad en forma de bitácoras, portulanos, relaciones y cartas, amén de informes de espías, como para suponer que hacia el sur de América, más allá de los 35°, podía existir un paso que condujera al gran océano occidental y, a través del mismo, a los países de las especias.

2. La empresa descubridora

Los hombres del destino: Magalhais, Faleiro, Haro

En 1505 zarpaba del puerto de Lisboa con destino a la India propiamente tal la armada más formidable que se había visto en aguas occidentales. La componían veinte navíos en donde se apretujaban marineros, soldados, religiosos y artesanos, bajo el mando del almirante Francisco de Almeida. Llevaba un objetivo muy caro a la corona portuguesa: la conquista de puntos estratégicos en las costas orientales de Africa, de Malabar y otros lugares que permitieran echar las bases de un vasto imperio destinado al control y aprovechamiento del comercio de las especias. Entre los casi dos millares de tripulantes viajaba un joven hidalgo del norte de Portugal, nacido en Sabrosa, provincia de Tras-os-Montes según algunas fuentes, o en Oporto, según otros. Su nombre era Fernao de Magalhais, quien así iniciaba una carrera que habría de hacerle recorrer el planeta y conquistarle un sitio de gloria entre los mayores navegantes y descubridores.

Por espacio de siete años el hidalgo mozo participaría en diversas acciones bajo el sol tropical aprendiendo el oficio de la guerra, adquiriendo conocimientos náuticos

y cosmográficos, ganando jerarquía de mando y una experiencia inavaluable en la conducción de naves y manejo de hombres. Durante aquel período se ganaría un amigo excelente, Francisco Serrao, capitán de flota y hombre de gran inteligencia. Juntos harían muchas jornadas de provecho para las armas y arcas del rey Manuel y juntos cavilarían sobre las Molucas, afamadas islas de donde procedían las especias y sobre la posibilidad de acceder a ellas por una ruta menos larga y peligrosa que la del cabo de Buena Esperanza. Tal ruta sólo podía practicarse viniendo por el occidente, como lo había pensado Colón, atravesando el continente nuevo por algún paso. Tal vez ambos pudieron entonces adquirir o rastrear informaciones acerca de las circunstancias geográficas de aquellas costas ignotas y distantes situadas hacia el levante. Al retornar en 1512 a Lisboa, Magalhais era ya un veterano capitán de nave y experto marino que abrigaba el germen de un proyecto que con el tiempo habría de constituirse en idea obsesiva: intentar la empresa de navegar al oeste, descubrir y cruzar un paso de mar y alcanzar a las Molucas.

Un plan semejante sólo podía ser presentado ante el rey, tanto por su importancia cuanto por los recursos que demandaría. Pero Don Manuel de Portugal no estaba entonces para prestar oídos a los planes de un hidalgo oscuro, por más veterano de las Indias que fuese. Qué más podía querer si entonces el monarca era el más acaudalado de la Tierra, con el poder consiguiente a tanta riqueza como la que periódicamente arribaba a Lisboa desde regiones remotas, haciendo de ella un emporio que había hecho palidecer de envidia a la detestada Venecia de antaño. De tal modo Magalhais no tuvo suerte la primera vez que pidió ver al rey, pues le fue negada la audiencia. Hubo de aguardar sirviendo, entre tanto, en campañas militares en Marruecos al cabo de las cuales insistió en ver al soberano, lo que sí esta vez le fue concedido. De ese encuentro entre el monarca poderoso y su orgulloso vasallo no hubo testigos ni quedó constancia alguna. No sabemos si Magalhais hizo partícipe a Don Manuel de su proyecto, obteniendo su rechazo, o simplemente no llegó a tener oportunidad de hacerlo. Como fuera, el noble capitán se retiró dolido por la actitud de su rey y despechado, además, por el rechazo del aumento de su pensión al que con justicia le hacían acreedor sus meritorios servicios al reino.

Así, agraviado y todo, Magalhais permaneció en Lisboa. Procuró informarse en el ambiente marinero acerca de las noticias que traían las naves que regresaban del Brasil, enterándose de lo que pudo ocurrir a las carabelas de Cristóbal de Haro. También debió estudiar cuanto mapa o portulano llegara a sus manos, especialmente si se referían al nuevo mundo. De igual modo inició y cultivó la amistad con Ruy Faleiro, hombre muy experto en las cosas de astronomía y además destacado cartógrafo. Por singular coincidencia este sabio también se sentía agraviado por la corte, lo que contribuyó a unir más a los dos amigos. Magalhais expuso a Faleiro sus planes y obtuvo su apoyo científico indispensable para darles sólida base.

Otra relación estableció Magalhais por aquel tiempo y nada menos que con el poderoso Cristóbal de Haro. Este que llegó a tener en gran estima la experiencia náutica de aquél, apreció certeramente las ventajas mercantiles del proyecto y le entregó, tal vez, información valiosa recogida por sus navegantes en las costas al sur del Brasil.

A fines de 1517 Magalhais y Faleiro, seguros de la viabilidad del proyecto, decidieron

abandonar Portugal, dejando el servicio del ingrato Don Manuel, para intentar su realización con el patrocinio de otro monarca, el joven rey Carlos I de España.

Tiempo después, cuando Magalhais obtuvo de este príncipe y su consejo privado el asentimiento para realizar la expedición, se uniría a la empresa el acaudalado Haro, también resentido con el monarca portugués, que parecía cosechar tanta riqueza como resentimientos de sus vasallos. El mercader ofrecería armar a su costa la flota encargada de llevar a término feliz la obsesión descubridora de Magalhais.

Así, los hombres que el destino asociaría en esta aventura, serían aquellos que por distintas razones se sentían agraviados por Don Manuel de Portugal.

Los conocimientos cartográficos de Magalhais

Magalhais mientras maduró su proyecto lo expuso ante monarcas, sesudos consejeros y muchos cosmógrafos. Cuando posteriormente condujo la expedición lo hizo siempre seguro de la existencia del estrecho y de saber cómo llegar a él. Esta certeza de que hizo gala el gran capitán ha confundido a los historiadores a lo largo de los siglos. Así pues, averiguar cuánto pudo saber Magalhais ha sido un tema de cuidadoso estudio y mucha especulación.

Antonio Pigafetta, el cronista que acompañó al portugués en su memorable expedición, relata que el Almirante estaba persuadido de la existencia del estrecho porque lo había visto en un mapa de Martín Behaim en la Tesorería del Rey de Portugal. Esta sola afirmación ha sido materia de dudas, pues es conocida la facilidad imaginativa de Pigafetta.

Hasta donde se sabe, ese geógrafo nunca construyó una carta conocida en la que figurara un estrecho en la parte meridional del nuevo continente, como, por ejemplo, lo hiciera Schöner. Y no pudo hacerlo porque Martín Behaim o Martín de Bohemia, como también se le nombra, publicó su globo, única pieza cartográfica que se le conoce, en el año 1492, poco antes del retorno de Colón de su primer viaje; vale decir, si ni siquiera hacía figurar al nuevo continente, menos aún podía aparecer un paso a través del mismo. Behaim falleció en 1506 cuando aún no se conocía la existencia del Mar del Sur y cuando recién comenzaba a imponerse la tesis vespuciana del Nuevo Mundo. Debe descartarse así a Behaim de entre las fuentes cartográficas de Magalhais.

¿Pero, entonces, de dónde obtuvo el futuro descubridor su noción geográfica del presunto estrecho? Hemos afirmado ya, siguiendo a muchos historiadores, que su trato con hombres de mar y con comerciantes como Haro, le proporcionó información del mayor interés sobre la materia. En este aspecto debió resultarle de gran provecho la relación establecida con el piloto Andrés de San Martín, quien había sido amigo y colaborador de Vespucio, y que en tal carácter pudo imponer al portugués sobre interesante información referida al rumbo austral. También debe tenerse por cierto que de algún modo debió enterarse, quizá por medio de Faleiro, de informes reservados que llegaban a la cámara del rey Manuel. Pero es obvio suponer que Magalhais pudo conocer y estudiar las principales obras cartográficas que circulaban por la época, como los mapamundis de Waldseemüller y Ruysch, y particularmente el globo de Schöner[4],

y debió examinar su sorprendente relación complementaria, y quizá investigar las fuentes que informaron al cartógrafo de Nüremberg. Así, bien podría concluirse que el mapa que Magalhais pudo haber visto fue el globo de Johann Schöner. Igualmente razonable es pensar que en 1519 en vísperas del gran viaje, Magalhais haya estudiado el mapamundi que acababa de entregar su compatriota Lopo Homem. Conste que señalamos solamente mapas que han llegado a conocerse, pero es evidente que en la época circularon otras cartas y portulanos, impresos y manuscritos, que se han perdido y que también pudieron llegar a manos del futuro almirante.

En conclusión, cuando llegue el momento de partir en demanda del estrecho, Magalhais no singlará a ciegas: aprovechará las experiencias y conocimientos acumulados -no obstante que insuficientes y a veces confusos- y endilgará con mano confiada el timón de su capitana por el rumbo meridional americano.

La Armada de Molucas

Fernao de Magalhais se había dirigido a España definitivamente a fines de octubre de 1517 para ponerse al servicio del rey Carlos I y para exponerle a nombre propio y en el de su asociado Faleiro, un plan para arribar a las Molucas por la ruta del occidente. Lo primero que hizo, una vez en Sevilla, fue hacerse formalmente súbdito de Su Majestad Católica españolizando su nombre. Pasó a ser entonces Hernando (o Fernando) de Magallanes, como habrá de conocérsele en adelante.

En España las circunstancias se darían en distinta forma para Magallanes. Desde luego se encaminó bien pues no podía haber elegido mejor sitio para arribar al reino hispano. Sevilla era centro activísimo de entrada y salida para las naves del Nuevo Mundo y allí radicaba la sede de ese verdadero ministerio de asuntos ultramarinos: la Casa de Contratación, asiento asimismo donde se reunían cuantos tenían relación o interés con la navegación y el comercio de las Indias. De ese modo quien quisiera informarse o deseara exponer algún proyecto debía por fuerza llegar hasta la ciudad del Guadalquivir.

Allí Magallanes entró en relación con el caballero Diego Barbosa, compatriota suyo, que ocupaba el cargo de alcalde del arsenal y con quien acabaría por emparentarse al desposar tiempo después a su hija Beatriz. Hubo de ser esa importante relación la que le franqueó el acceso a la Casa de Contratación. Ante sus oficiales expertos, Magallanes pudo exponer su acariciado proyecto -rompiendo el compromiso que lo ligaba con Faleiro de no dar noticia de ello antes que éste arribara a Sevilla-, no consiguiendo entusiasmar a los fríos funcionarios del consejo. Sin embargo, uno de éstos, el factor Juan de Aranda, que intuyó las ventajas económicas que el plan podría acarrear, se mostró interesado en conocer en detalle el proyecto de Magallanes, calculando el provecho que su eventual apoyo podría reportarle personalmente. Muy pronto Aranda se comprometió a ayudar a Magallanes usando su influencia ante la corte, a cambio de una participación equivalente a un quinto del producto económico de la empresa, lo que hizo del importante e interesado factor un virtual asociado en la misma. Consiguió asimismo el valioso respaldo de Juan de Fonseca, obispo de Burgos y vicepresidente del Consejo de Indias.

Apadrinado de ese modo, Magallanes consiguió ser recibido por el hombre más poderoso de Europa, el joven monarca Carlos I de España y futuro Carlos V de Alemania. Ante el rey y sus consejeros, Magallanes defendió con calor su tesis de la navegación hacia las Molucas por la vía del occidente, más corta que la de los portugueses y en jurisdicción de Su Majestad, lo que le podría significar el dominio de las islas por cuanto -aseguró- caían dentro de los términos hispanos de la demarcación, con el consiguiente control absoluto del comercio de las especias. Fundó su tesis en sólidos argumentos náuticos y cosmográficos, demostrando ante un globo terráqueo la ruta a seguir, que llevaba explícita la misión de encontrar el paso a través del nuevo continente hacia el Mar del Sur.

"[...] estaban y se afirmaban de muy cierto y decía que sin duda alguna estaba aquel golfo de mar, donde son los pueblos de los Sinas, dentro de la participación y términos del Rey de Castilla, y que pertenecía a la partición de los castellanos y no a la de los portugueses. E que por consiguiente era muy certísimo é sin falta algunas que las islas de las Molucas, donde es el propio nascimiento de la especiería, estaban y caían en la partición occidental perteneciente á Castilla, é que aquellas islas Molucas llevaban por contratación la especiería á la gran ciudad de Malaca. E como Hernando Magallaes y Cristóbal Haro tuviesen por cosa muy averiguada y cierta lo que decían, informaban al Emperador, diciéndole que si S.M. enviase sus naos y Armadas, no por el viaje oriental que los portugueses hacían, sino por la parte de los mares de occidente, bajando al otro hemisferio, se podía traer a Castilla como de propio nascimiento y suelo á ella perteneciente, gran copia de especias a muy menor costa que la que traían los portugueses de Malaca y Calicut"[5]. Con esta contundente argumentación Magallanes pudo ganar el respaldo real para la empresa.

Como si no fuera bastante haber logrado la voluntad del soberano y la de su alto consejo, Magallanes y Faleiro recibieron el precioso apoyo financiero del acaudalado Cristóbal de Haro, quien también se había radicado en Sevilla disgustado con el rey Manuel de Portugal. Asegurada así la organización de la expedición y representada a la corte esta valiosa e inesperada circunstancia, el rey dispuso de todos modos su propia participación. De esa manera Haro puso las naves y el monarca el armamento y apresto, aquél aportando tres cuartos y éste el resto del financiamiento de la empresa.

El día 22 de marzo de 1518 el rey Carlos firmaba la capitulación que aprobaba y autorizaba formalmente la expedición. En ella se acordaban privilegios y derechos para sus organizadores Fernando de Magallanes y Ruy Faleiro, recibiendo el veterano de las Indias la dignidad de caballero de la Orden de Santiago y el rango y cargo de Capitán General de la armada a organizarse, que pasaría a conocerse con el nombre de "de Molucas" por su destino final.

A contar de entonces transcurrieron diecisiete meses, hasta agosto de 1519, en que se iniciaron y multiplicaron los afanes propios de la organización como ser: adquisición y alistamiento de naves, incluyendo los muchos artículos necesarios para su equipamiento; selección y contrata de sus tripulaciones; designación de los oficiales principales y elección de los supernumerarios; provisión cuidadosa de cartas, portulanos, agujas de marear, cuadrantes, ballestillas, relojes de arena, astrolabios y demás elementos indispensables para la navegación de altura por mares remotos y aún

desconocidos. Magallanes, entre tanta faena, hubo de darse tiempo para informarse suficientemente y para acopiar cuanto dato podía servirle respecto del paso austral que pretendía descubrir.

Al fin, en agosto de 1519, la Armada de Molucas estaba lista para darse a la mar. La integraban cinco naos: *Trinidad*, capitana de 100 ó 110 toneles; *San Antonio*, de 120 toneles; *Concepción*, de 90 toneles; *Victoria*, de 85 toneles, y *Santiago*, de 75 toneles. Revistaban en tan importante flota como oficiales de rango y mando los capitanes Juan de Cartagena, comandante de la *San Antonio* y Veedor General de la Armada[6], Gaspar de Quezada, al mando de la *Concepción*; Luis de Mendoza y Juan Rodríguez Serrano en la *Victoria* y *Santiago*, respectivamente. Secundaban al Capitán General calificados oficiales y auxiliares principales como Esteban Gómez, piloto; Juan Bautista de Punzorol, maestre; Francisco Albo, contramaestre; León de Espeleta, escribano y Gonzalo Gómez de Espinoza, alguacil, a bordo de la nave capitana. Antonio de Coca, contador; Jerónimo Guerra, escribano; Andrés de San Martín, piloto y astrólogo; Juan Rodríguez de Mafra, piloto; Juan de Elorriaga, maestre; y Diego Hernández, contramaestre, en la *San Antonio*. Joao Lopes Carvalho, piloto; Juan Sebastián Elcano, maestre, Juan de Acurio, contramaestre y el escribano Sancho de Heredia, en la *Concepción*. El piloto Vasco Gallego, el maestro Antón Salomón, el contramaestre Miguel de Rodas, el escribano Martín Méndez, y el alguacil Diego de Peralta en la *Victoria*. Finalmente en la *Santiago* se embarcaron Baltasar Genovés, maestre; Bartolomé Prior, contramaestre, y Antonio de Costa, como escribano. De los mencionados San Martín y Carvalho resultarían particularmente apreciables pues ya habían viajado por rutas americanas, aquél con Vespucio y éste con las naves de Haro y Manuel hasta el río de la Plata o tal vez más al sur. Completaban la plana mayor varios supernumerarios entre ellos Duarte Barbosa, cuñado del Capitán General, el caballero Alvaro de Mezquita, también deudo de aquél; el capellán Fray Pedro de Valderrama y el cronista Antonio Pigafetta, de Vicenza, agregados al rol de la nao capitana. Asimismo, el capellán Bernardo Calmeta se embarcó en la *San Antonio*. Valga esta enumeración para recordar a los principales hombres a quienes cupo participar, para su gloria o desdicha, en la gran aventura descubridora del Estrecho.

Tripulaban la flota en el momento de zarpar, de capitán a paje, 239 personas; en las Canarias y Brasil se agregarían algunos más hasta enterar 265. Entre éstos había españoles, el mayor número; portugueses, italianos de Génova, Lombardía y Sicilia; franceses, flamencos, alemanes, griegos de Rodas y un inglés. Del gran total y restando unos 50 que regresaron a España en la *San Antonio*, sólo llegarían 36 de retorno al puerto de partida, 18 de ellos a bordo de la *Victoria* y otros tantos algo más tarde. Descontando las bajas producidas durante el viaje entrarían al Estrecho, en octubre de 1520, alrededor de 260 hombres.

El costo final de la expedición ascendió a 8.751.125 maravedíes, de acuerdo con unas fuentes, y 8.334.335, según otras. La discrepancia se mantiene asimismo en cuanto a la procedencia del dinero. Así, para unos, el rey Carlos habría contribuido con tres cuartos del total, y Cristóbal de Haro con el cuarto restante; para otros, la proporción habría sido exactamente inversa[7].

Así aprestada la flota, confiados los ánimos de sus tripulantes en el éxito de la

aventurada empresa, acogida la armada al amparo de María Santísima, Señora del Buen Viaje, y bajo la férrea conducción del recio y taciturno veterano de Africa, India y Malaca, se hizo finalmente a la mar el 20 de septiembre de 1519, desde el puerto de San Lúcar de Barrameda, iniciando la aventura más portentosa de la humanidad, en un viaje sin paralelo que la llevaría a circunnavegar el globo y a descubrir, de paso, el ansiado estrecho.

Magallanes partía guiado por una inconmovible convicción sustentada más en el presentimiento que en la ciencia.

El viaje descubridor

La nave capitana fue marcando el rumbo que la llevó sucesivamente a tocar en la isla de Tenerife, Canarias, y a singlar a lo largo de la costa noroccidental de Africa, para eludir el posible hostigamiento de naves del rey de Portugal. De allí siguió la flota al Brasil, cuyo litoral recorrió desde Recife hacia el sur, demorando algunos días en la bahía de Río de Janeiro donde recaló el 13 de diciembre. En seguida, las naves enfilaron hacia el meridión y dieron con una gran entrada que resultó ser el estuario del río de la Plata descubierto por Lisboa o Solís algunos años antes, y en cuya costa norte se detuvieron en enero de 1520. Hasta entonces el viaje había sido normal y casi rutinario, pudiendo comprobar Magallanes y sus capitanes el constante y progresivo rumbo NE-SO que asumía el continente americano a partir del lugar en que habían avistado la tierra del Brasil. En cambio, desde el punto de vista disciplinario, habían ocurrido serias incidencias que fueron conjuradas por el Capitán General y que pusieron de manifiesto la mala índole de Cartagena, Quezada y Mendoza -los tres oficiales designados por el Rey- quienes debieron sujetarse a la autoridad de Magallanes, conservando un fuerte resentimiento que haría eclosión en forma de tragedia tiempo más tarde.

La exploración infructuosa de la gran entrada del río de la Plata que los expedicionarios habían creído ser el estrecho buscado, quizá debió perturbar al Almirante. ¿No mostraban, acaso, el globo de Schöner, con la relación que lo explicaba, y otras cartas un paso hacia esa latitud? Entonces, si aquella entrada no era el estrecho, éste debía estar cerca, pues los informes no podían mentir. Así una vez retomado el rumbo hacia el sur se fue reconociendo cuidadosamente cada entrada y escotadura de la costa, la que se alejaba más y más hacia el suroeste, pero era en vano, pues pronto se alzaba el muro litoral poniendo límite a la búsqueda.

Entre esperanzas y desencantos las naves llegaron el 1º de abril de 1520 a una bahía, circundada por una tierra hosca, casi sin vegetación, cuyos extraños habitantes, hombres membrudos y de aventajada estatura, se les antojaron gigantes a los marinos. El cronista Pigafetta afirma que Magallanes los llamó *patagones*, sin explicar la razón del gentilicio, que hoy sabemos pareció ser el fruto de la fantasía inspirada en novelas de caballería[8]. De ello, a poco andar, derivaría la denominación de *tierra de los patagones* para el país que habitaban, que el tiempo y el uso harían prevalecer como *Patagonia*.

Se incorporaba así a la geografía y a la historia de los pueblos una región singular

que sucesivos descubrimientos y reconocimientos revelarían enorme en su vastedad, disímil en su conformación física, distinta en su contenido vital.

En aquel abrigado puerto ubicado poco al sur de los 49° de latitud, que Magallanes llamó de *San Julián*, la flota pasó el invierno, para reanudar en mejor estación la exploración del paso a través del continente. Allí hizo crisis la indisciplina que germinaba desde hacía meses, favorecida por las penurias del viaje: se amotinaron algunos capitanes a quienes Magallanes castigó con ejemplarizadora mano de hierro, dejando un resabio doloroso que se hizo más amargo por el desaliento de los tripulantes ante lo infructuosa que resultaba hasta aquel momento la expedición.

No había sido fácil ni menos agradable para Magallanes este doloroso trance, cuyo amargo sentimiento debía sumarse a la decepción que le venía produciendo la búsqueda del inhallable estrecho. Durante la larga invernada cavilaría y revisaría una y otra vez mapas e informes buscando en vano la razón de la inexistencia del paso. Pero no desmayaría; buscaría el estrecho aunque tuviese que remontar hasta el polo antártico. Cuando avanzaba aquel invierno aciago, las naves se dispusieron a reanudar el viaje ya que el Almirante estaba consciente que la inmovilidad acarreaba el desánimo. No fueron todas sin embargo de la partida; la pequeña *Santiago*, al mando de Serrano, que en mayo había recibido el encargo de adelantarse en comisión exploradora había dado contra la costa, destrozándose en la boca de un gran río; afortunadamente los tripulantes se salvaron y marchando por el litoral retornaron a San Julián. Tras el desastre que venía a reafirmar el sino sombrío que marcaba a la expedición, se había debido aguardar tiempo propicio para proseguir al sur, en larga espera de cinco meses, hasta que la flota pudo levar anclas alejándose de aquel puerto de triste memoria, yendo a fondear en el estuario del río en que había naufragado Serrano y al que se dio el nombre de la Santa Cruz (14 de septiembre). Magallanes se encontraba entonces en el umbral del territorio que merecidamente habría de llevar su nombre. En este lugar se produjo una nueva demora, con renovadas dudas y discusiones, lapso que se aprovechó para hacer aguada y provisión de leña y pescado. El 18 de octubre se reemprendió el viaje en demanda de aquel paso misterioso que el Almirante "sabía" que debía existir, aunque en su búsqueda llegaran al cabo del mundo.

Hallazgo y navegación descubridora del estrecho de Todos los Santos

Tres días más tarde, el 21 de octubre de 1520, la armada superaba, navegando a la vista de la costa, los 52° de latitud austral. Aquel día pareció ser el hito de un cambio de fortuna: las naves pasaron más allá de la alta barranca de un cabo que Magallanes llamó de las Once Mil Vírgenes por la festividad de la fecha, siguieron luego a la cuadra de una tierra baja y arenosa que es la actual punta Dungeness y, al decir de Francisco Albo, contramaestre de la *Trinidad*, vieron "una uberta -por abertura- como bahía [...] y dentro de esta bahía hallamos un estrecho que tendrá una legua de ancho"[9]. Este oficial, cuyo diario es una de las fuentes fidedignas del viaje, relatará más tarde con sencillez el hallazgo de la boca oriental del Estrecho y su gran saco, y la estrechura que conocemos como Primera Angostura. Se había iniciado entonces aquel 21 de octubre, en rigor histórico, el descubrimiento del paso interoceánico.

Pero el Almirante estuvo en duda, pues ¿no sería tal boca de mar, como tantas otras entradas, una engañosa ilusión del estrecho buscado?

Magallanes penetró con cautela, deteniéndose en la vecindad de la actual punta Daniel para un reconocimiento previo del área. Lo primero que determinó fue enviar a tierra al piloto Joao Lopes Carvalho, veterano de la navegación de Lisboa, para que desde alguna eminencia de la costa, probablemente del actual monte Dinero, que es la más conspicua de las colinas litorales vista desde el mar, para que desde alli observara hacia el fondo del golfo para saber si tenía alguna penetración que insinuara una continuidad de aguas hacia el interior del continente. La distancia a la que el portugués debió encontrarse de la boca de la Primera Angostura (aproximadamente 60 kilómetros), y su posición relativa respecto de la misma, le impidieron ver dicho accidente, con seguridad semi oculto por la tierra de punta Anegada. Así, retornó a la *Trinidad* para informar que nada se veía. Yerra pues el ilustre Medina al situar cronológicamente esta observación el día 28, esto es, con posterioridad al regreso de las carabelas exploradoras, pues carecía de sentido hacerlo entonces[10]. Sin embargo de ese resultado, aquella bajada sería memorable, pues Lopes Carvalho quedaría para la historia como el primer europeo que pisó tierra magallánica, futuro suelo chileno[11]. Magallanes no quedó conforme con la observación y dispuso que la *Concepción* y la *San Antonio* zarpasen a explorar el fondo del gran saco de mar que parecía prolongarse hacia el oeste, ésta costeando por el norte y aquélla por el rumbo meridional, quedando sus capitanes advertidos de regresar al término de cinco días. La capitana y la *Victoria* siguieron aguas adentro para fondear en la poco abrigada ensenada de Posesión.

Aquella noche del 21 de octubre estas carabelas debieron soportar un fortísimo temporal que las obligó a mantenerse a la gira durante treinta y seis horas. Así el viento patagónico del oeste, amo y señor de aquellas aguas y tierras, recibía a estos intrusos que se atrevían a invadir sus dominios. Y ese castigo pasaría a ser, con el andar de los siglos, una suerte de bautizo eólico que debería soportar la mayoría de las naves al iniciar la navegación del Estrecho.

Entre tanto las naos exploradoras, también castigadas por el ventarrón, pasaron por trances azarosos. La *Concepción* encontró un reparo al socaire de una extensa punta que configura por el sur la boca del gran saco marino (punta Catalina), donde aguardó que pasara la galerna, tras lo cual el capitán Serrano exploró cuidadosamente la costa austral que se extiende hasta un notorio promontorio hacia el noroeste (cabo Orange). A su turno, la *San Antonio* fue arrastrada por la tormenta hacia el suroeste y su gente debió esforzarse maniobrando para evitar que el barco fuera lanzado hacia la costa; finalmente, gobernando hacia el noroeste se encontró un paso en el fondo de la supuesta gran bahía (Primera Angostura). La nao penetró por él accediendo a un amplio espejo de aguas (bahías Felipe-Santiago-San Gregorio), consiguiendo ponerse a resguardo junto a la costa meridional.

Amainada la borrasca, la *San Antonio* prosiguió avante hacia el poniente, superando una segunda escotadura litoral para desembocar en un mar ancho cuyo término no podía apreciarse. Es posible que en este lugar el capitán Mezquita decidiera retornar considerando haber explorado lo suficiente. En algún punto del trayecto entre las angosturas, o probablemente en la vecindad de la segunda, debió encontrarse con la

Concepción, que también había conseguido franquear el primer paso, participándose ambos capitanes las informaciones obtenidas. Entonces Serrano y Mezquita, los dos fieles portugueses a quienes el Capitán General había encargado el mando en reemplazo de los desleales Cartagena y Mendoza, debieron convenir en que "aquello" sí podía ser el estrecho buscado. En lugar de enangostarse se ensanchaba y sus aguas eran tan saladas en el interior como en el comienzo de la penetración, y profundas, además, como lo demostraba el escandallo en incesante trabajo; tales aguas, concluyeron, no podían ser las de un río como sucediera al explorar "el mar" de Solís. En circunstancia tan auspiciosa, juzgaron conveniente dar cuenta a Magallanes sin mayor tardanza pues ya se había excedido el tiempo concedido para el cumplimiento de la comisión exploratoria.

Cuando el plazo de retorno había sido sobrepasado hasta angustiar al Almirante, al punto de temerse por la suerte de los exploradores, se avistaron con alivio las velas de las carabelas y se escucharon estampidos de bombardas y culebrinas, sones de trompetas y gritos. Aquellas manifestaciones pudieron tal vez estremecer a Magallanes. ¿Serían ellas sólo la expresión de la alegría con que se producía el reencuentro, o aquella algarabía anunciaba la noticia que tanto aguardaba? Y su presentimiento se vio confirmado cuando los dos barcos fueron a anclar junto a la capitana y sus comandantes participaron a Magallanes la relación de lo explorado. Entonces con grande y emocionado júbilo dieron gracias al Altísimo y a la Virgen María, a cuya protección se habían acogido los navegantes[12]. Pasado el justificado alborozo, el Capitán General determinó aguardar algún tiempo antes de seguir avante hacia el occidente. En este punto, en el terreno de las conjeturas, es necesario hacer mención a una segunda comisión exploratoria, la de la *San Antonio*, nao excelente y muy marinera. Señala Antonio de Herrera que Magallanes, para mayor seguridad, la envió a confirmar los antecedentes recibidos, en cumplimiento de lo cual la carabela navegó cosa de cincuenta leguas canal adentro sin encontrarle término y retornó a la bahía Posesión para dar cuenta de su cometido[13]. Habría que saber si la extensión del posible recorrido fue en viaje redondo o sólo de penetración. En el primer caso -que pudo ser lo probable- y estimando que la equivalencia actual de la legua española podría ser de 3,18 millas (5,6 kilómetros más o menos) tendríamos que la *San Antonio* habría alcanzado en esta segunda exploración hasta la latitud de Punta Arenas; en el segundo caso, podría pensarse que la nave sobrepasó el cabo Froward, suposición inaceptable. La primera posibilidad permite llenar el espacio de tiempo, tres o cuatro días, esto es hasta el 30 ó 31 de octubre, para completar la cronología inicial de la expedición descubridora[14].

Fernando de Magallanes dio entonces orden de seguir la derrota de las naves exploradoras pues aquel brazo de mar parecía ser el estrecho que tantos afanes le habían significado.

Navegando canal adentro la flota fondeó en la misma bahía donde había buscado refugio la nao exploradora el 21 de octubre (bahía Felipe). La nave capitana envió un bote a la costa para obtener información respecto a los habitantes cuyos fuegos habían visto durante las noches como señas inequívocas de presencia humana. A partir de entonces esas llanuras esteparias pasaron a llamarse *tierra de los Fuegos*. Los marineros una vez que desembarcaron sólo encontraron una ballena muerta y un

cementerio indígena. No había rastro alguno de habitantes, que de seguro se habían ocultado de la vista extraña.

Luego de esta breve recalada en la costa fueguina, las naos cruzaron la Segunda Angostura penetrando en una "bahía muy grande", al decir de Albo, y que es el comienzo del actual Paso Ancho. Finalmente anclaron entre una isla mayor (Isabel) y la tierra firme de Patagonia, que pudo ser alguna caleta de la costa de la península de Brunswick, situada entre las bahías Peckett y Pelícano. A medida que avanzaban, el acucioso contramaestre Albo iba arrumbando la costa y señalando las instrucciones de navegación, en lo que habría de ser el principio de la primera carta y del primer derrotero del Estrecho.

Al día siguiente se reanudó la travesía por una mar amplia que semejaba un lago marino que, según avanzaban, confirmaba pertenecer al estrecho buscado, en cuyo curso las tripulaciones podían apreciar el cambio del paisaje, más atractivo por la banda de estribor, debido al carácter montuoso que iban asumiendo las tierras costeras. Corría el día 1º de noviembre de 1520, día de todos los bienaventurados del santoral, por eso el brazo de mar se bautizaría como *Canal de Todos los Santos*. De pronto, se advierte una tierra llana que avanza canal adentro desde el sur y que divide las aguas al este y al oeste (punta San Valentín, isla Dawson), y ante la encrucijada surge la duda sobre qué rumbo seguir. El Almirante llama a consejo a sus capitanes y pilotos. La opinión general es continuar avanzando, excepto la del piloto de la *San Antonio*, el portugués Esteban Gómez, quien argumentó que los víveres ya se hacían insuficientes para un viaje más prolongado, que los buques no estaban en condiciones para navegar y que, por último, el estrecho podía darse por descubierto. A ello hubo de replicar Magallanes "que aunque supiese comer los cueros de las vacas con que las antenas iban forradas, había que pasar adelante y descubrir lo que había prometido al Emperador"[15]. Amparado por el parecer mayoritario, Magallanes resolvió proseguir la derrota dividiendo la flota en dos partidas. Una formada por la *Concepción* y la *San Antonio*, a las que envió a reconocer la gran abertura del sureste y sus prolongaciones para ver si por allí seguía el Estrecho; a su vez, él con su nave y la *Victoria* adelantarían en el rumbo que traían.

La comisión encomendada fue aprovechada por Esteban Gómez quien tramaba una inicua acción. Así fue como, según contaría Pigafetta, su nao, "partió inmediatamente e hizo fuerza de velas, sin querer aguardar a la segunda, que quería dejar atrás, porque el piloto pensaba aprovecharse de la oscuridad de la noche para desandar el camino y regresarse a España por la misma derrota que acabábamos de hacer"[16]. Había en el capitán portugués un antiguo resentimiento contra Magallanes debido a que al arribar éste a España, se encontraba allí Gómez solicitándole carabelas al rey para una expedición que pensaba organizar a las Molucas. La presencia y el proyecto de Magallanes hicieron fracasar el plan de aquél, no quedándole más alternativa que contratarse a las órdenes del que consideró su detestado rival. Magallanes, ajeno a todo gesto de antipatía, enterado de la capacidad náutica de Gómez lo nombró "piloto de bandera" de la *Trinidad*. La animadversión inicial de éste debió disiparse al verse considerado por el Almirante, tanto por su competencia cuanto por su nacionalidad, pero hubo de reavivarse tras el trágico acontecimiento de San Julián, cuando en vez de recibir el mando de la *San Antonio*, como lo ambicionaba, fue transferido a

esa nao como piloto a las órdenes del capitán Alvaro de Mezquita, hombre que en absoluto conocía el arte de la navegación. Así queda entendido el vivo resentimiento que Gómez tenía con Magallanes y explicado su subsiguiente proceder.

Fue así como, cumplida o no la comisión recibida, en una noche de comienzos de noviembre, al amparo de la costa nororiental de la actual isla Dawson, debió realizarse la conjura. Concertándose Gómez con otros oficiales y marineros apresó al capitán Alvaro de Mezquita y, asumiendo el mando, dispuso el retorno a Europa.

Mientras tanto el leal Juan Rodríguez Serrano, al mando de la *Concepción* llevó a buen término la exploración encomendada. Recorrió las aguas de la actual bahía Inútil y del canal Whiteside, para comprobar que no pertenecían al estrecho propiamente tal, procurando de paso avistar a la desaparecida *San Antonio* de cuyo rumbo y destino no se tenían noticias.

Magallanes entre tanto había tomado la que resultaría ser buena ruta avanzando hacia el sur apegado a la costa, en moderadas singladuras, al cabo de las cuales pudo recalar en parajes como bahía Buena y bahía del Aguila. Inspirado, Magallanes no se confundió en ese incógnito mar interior y ordenó gobernar hacia el suroeste. Desde el último punto cuya latitud corresponde casi a la del cabo San Isidro, el rumbo lo llevó hasta el morro que da término al territorio en aquella parte y que es el cabo Froward. Se encontró allí con un mundo geográfico sorprendente por su magnificencia. ¡Cómo debieron asombrar al lusitano y a sus hombres esas montañas abruptas e imponentes revestidas de bosques desde el borde mismo del mar y coronadas las más elevadas por mantos de nieve! Qué extraños se veían en sus formas esos árboles costeros aplastados o retorcidos por la persistencia torturante del viento que allí parecía reinar sempiterno. Cuán distinto era todo aquello de las tierras que habían dejado atrás, sobre todo de las llanuras del comienzo de la penetración; sin duda que éste era otro país jamás visto antes por los europeos.

Aquí nuevamente los audaces navegantes sabrían lo que eran los variables tiempos del meridión, generalmente severos, circunstancia natural que pondría a prueba una y otra vez su paciencia y resistencia anímica.

Las dos carabelas tornaron al noroeste enfrentando el cerro que señala la inflexión más austral del Estrecho y el extremo de la tierra firme del continente americano. Casi en los 54° de latitud sur dieron con un puerto amplio y seguro, con aguas abundantes en sardinas, razón por la que fue llamado *puerto* o *bahía de las Sardinas*[17]. Este puerto ha sido comúnmente identificado como la actual bahía Fortescue que se abre exactamente en los 53° 41' 23" de latitud austral y 72° de longitud oeste, y está conformado por un antepuerto -la bahía Fortescue- y un seno interior más bajo y abrigado -puerto Gallant-, ambos excelentes fondeaderos. En el fondo del puerto Gallant desemboca un pequeño río que procede del NO, cuyas aguas al sumirse en la bahía le otorgan el aspecto de un estuario fluvial. Entre uno y otro se sitúa el islote Wigwam, que se prolonga hacia la costa del oeste, como una verdadera península, contribuyendo a hacer más abrigado el fondeadero interior. Magallanes debió descubrir este seguro puerto entre el 4 y el 6 de noviembre[18].

Se ha afirmado que el Almirante, entusiasmado, ofreció un premio a quienes llegaran primero a tierra, pero pensamos que tal sucedió días después, al tiempo de la partida de la exploración encomendada a Roldán de Argote, de la que se da cuenta

más adelante, caso en el que el galardón habría tenido como motivo el avistamiento de la continuidad del Estrecho hacia el noroeste, razón ciertamente más valedera de celebrar. Como fuera, los afortunados fueron Hernando Bustamante, barbero de la *Concepción* y Bocacio Alfonso u Ocacio Alonso, marinero de la *Santiago*, trasbordados posteriormente a la *Victoria*. Estos serían doblemente afortunados, pues no sólo ganaron el premio ofrecido, sino porque estuvieron entre los 36 tripulantes que regresaron a España, habiendo cobrado el premio en la Casa de Contratación el 30 de octubre de 1523.

Sobre lo que pudo ocurrir en este puerto de las Sardinas poco narran los cronistas. Se sabe, por lo que afirma Herrera, que se hizo provisión de agua y leña y buenas capturas de pescado, faenas de rutina. Pero fundados en buenas razones podríamos reconstituir algunos sucesos de aquella "primera bajada oficial". Así, desde luego, el Capitán General, pues tiempo, lugar y ánimo eran propicios, pudo elegir tal sitio para realizar la toma solemne de posesión del país en nombre del Rey y Emperador, tal como lo prescribían las instrucciones que había recibido.

Los términos de la capitulación y asiento del monarca eran precisos y ordenaban a Magallanes que al descubrir "lo que hasta agora no se ha hallado [...] debia ponerlo [...] so nuestro Señorío e sujeción"[19]; y para reafirmar aún el encargo, se les había instruido a él y a Faleiro que "... cuando llegaredes á ella [los territorios a descubrir] saldreis en tierra e porneis un padrón de nuestras armas, no seyendo en la demarcación del serenisimo Rey de Portugal, nuestro hermano, e hareis asiento por los Escribanos de la dicha tierra en que así asentardes el dicho padrón: declarando en cuantos grados de latitud, é asimismo en cuantos está de longitud de la demarcación entre esto Reinos é los de Portugal: é seyendo la tal tierra poblada, procurareis de haber habla con la gente della, no poniendo vuestras personas en tierra, ni gente que pueda recibir peligro, salvo teniendo tal siguridad dellos que sin recelo se pueda hacer ..."[20].

Y si alguien considera aventurada nuestra conjetura, afirmando que dicha orden había de referirse sólo a las tierras de las especias, nos anticipamos a replicar que es necesario conjugar esta cláusula con el encabezamiento de la capitulación que prescribía poner bajo real señorío *lo que hasta agora no se ha hallado*. Tal requisito geográfico se cumplía desde el término de la demarcación con los portugueses, vale decir la costa patagónica, el Estrecho y sus tierras hasta las Molucas. Si Fernando de Magallanes no tomó posesión en San Julián, fue tal vez porque pudo considerar que carecía de sentido no habiéndose encontrado todavía el paso que buscaba, pero en cambio en el Estrecho era distinto, pues éste *era* el umbral que había que franquear para llegar a la especiería. Así entonces el Capitán General, vestido de gala, hubo de bajar a tierra, donde con la solemnidad que prescribía la usanza, debió tomar posesión de aquel estrecho de Todos los Santos, de las tierras de los Patagones y de los Fuegos, de sus habitantes y bestias en nombre del muy dignísimo don Carlos, Rey Católico de Castilla, Aragón y Granada, y futuro Emperador de los Romanos.

A este acto siguió la misa solemne, de cuya ocurrencia sí sabemos, que celebró el capellán Pedro de Valderrama en señal de gratitud por los favores dispensados. Este acto ritual pasó a ser así el primero en celebrarse, de modo comprobado, en lo que sería territorio chileno.

¿Hubo padrón testimonial y acta de escribanía que dieran fe del acto solemne? En

cuanto el padrón bien pudo existir, incluso con las armas reales y para ello sobraban buenos troncos, pero no es fácil calcular cuánto pudo durar; quizá desapareció apenas levaron anclas las naves. Pensamos que si el padrón fue erigido, los indios canoeros rápidamente debieron dar cuenta del monumento testimonial. Fundamos la suposición en argumento de analogía, estimando que hubo de acontecer lo mismo que ocurriría en 1599, cuando los holandeses de Cordes crearon la "Hermandad del León Desencadenado" y para constancia levantaron un tronco sobre el que pusieron las armas de la flamante orden. Dicho pilar fue tomado y destruido por los aborígenes casi a la vista de los marinos. Otro tanto le sucedería al navegante inglés John Strong, quien en 1690 dejó un testimonio en un puerto del occidente del Estrecho que no tardó en ser sustraído por los naturales.

En cuanto al acta de posesión es probable que como tantos otros documentos que convenía ocultar por razones políticas, haya caído posteriormente en manos de los portugueses de Ternate y de éstos haya pasado a los archivos secretos de la corte lusitana, de donde no saldría jamás.

A falta de mejor evidencia, tomamos como indicio de la posesión que debió efectuarse, la constancia jurisdiccional que presentan los mapas de Juan Vespucio (1526) y de Vesconte de Maiollo (1527), muy próximos en el tiempo al descubrimiento. Uno y otro mapa muestran el pendón de Castilla clavado en la costa boreal del Estrecho como precisa expresión de soberanía. Cabe conjeturar que tal noción pudo tenerse en España al retorno de la *Victoria*.

Respecto del silencio de Pigafetta sobre los eventuales acontecimientos, es probable que los haya omitido como tantos otros ocurridos en el periplo, habiendo dado importancia sólo a los aspectos que más le impresionaron y que estimularon su viva imaginación.

Los días que siguieron, hasta cuatro según Pigafetta y seis según otros cronistas, fueron de moderada faena y mayor holganza que harto la necesitaban los rendidos tripulantes. Es de imaginarse a los marineros vagabundeando por la playa, hartándose de mariscos y probando las yerbas que afamara Pigafetta, o aun tendidos -si el clima se mostró apacible-, descansando sobre el suelo, divagando acerca de las circunstancias que los habían traído a los antípodas y añorando con seguridad a seres queridos en la lejana tierra natal.

Magallanes aprovechó el tiempo para despachar en plan de exploración a una bien provista chalupa de la nave capitana, para constatar si el canal era tal y desembocaba en otro mar. Pigafetta, a quien seguimos en este caso, dice que "los tripulantes de esta embarcación regresaron al tercer día, anunciándonos que habían visto el cabo en que concluía el Estrecho, y un gran mar, esto es, el Océano[21]. Al ser notificado de ello el Almirante lloró de alegría y llamó al dicho cabo *Deseado*... porque, en efecto, desde largo tiempo ansiábamos por verlo"[22].

Es importante analizar esta información del cronista de Vicenza, cuyo contenido ha sido aceptado sin mayor crítica por los historiadores hasta el presente. En primer lugar nos mueve a muy seria duda la extensión del viaje realizado en tan corto tiempo. Es imposible que una chalupa haya recorrido, en viaje redondo de tres días, la gran distancia que hay entre el puerto de las Sardinas y la boca occidental del Estrecho (240 millas). Por si la prueba de la distancia fuera insuficiente, debemos recordar que

cuando Magallanes retomó la derrota para salir del Estrecho demoró seis días en hacer el trayecto solamente de ida entre el puerto del Isleo, aparentemente más al occidente que el de las Sardinas, y el cabo Deseado. Pero hay más; Herrera señala que quien dio la noticia a Magallanes fue el artillero flamenco Roldán de Argote, el que habiendo escalado un cerro "vio" el océano. La posteridad llamó a esta montaña *Campana de Roldán*. Pero la tradición perdió su ubicación precisa y se ha discutido mucho acerca de su situación, concluyéndose -como lo hace la cartografía chilena en uso- por asignar ese topónimo a un cerro situado al sureste de la bahía Fortescue, o sea en sentido inverso al de la ruta de la chalupa y desde el cual es imposible avizorar como lo hiciera Roldán. Pero la cartografía histórica, en este caso el *Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes* de Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, de 1769, acude en nuestra ayuda. El reputado geógrafo sitúa la "Campana de Roldán" enfrentando el cabo Quade o Quod, lo que coincide con la descripción de Ladrillero que la ubica donde "da la vuelta el Estrecho", circunstancia geográfica que se aprecia cabalmente cuando se navega de occidente a oriente por el largo canal.

Así la chalupa exploradora navegó hacia el noroeste por espacio de un día y medio, pudiendo entonces -considerando su probable velocidad- sobrepasar apenas la actual isla Carlos III, arribando a su extremo noroccidental o a la contigua bahía de los Caballeros (bahía Ridders) en la isla de Santa Inés, a cuya vera se alza un monte de 335 metros de altura (cerro el Morrión) con buena visibilidad, limpia y amplia, sobre el Paso Largo, anunciada vía de salida del Estrecho. Queda probado de esta manera que la chalupa no pudo llegar a la boca occidental del gran canal y que lo visto por Roldán de Argote fue el Paso Largo del Estrecho. De este modo el cabo Crosstide bien puede coincidir con el Deseado de Magallanes.

Como fuera, el Almirante se conmovió con la noticia hasta las lágrimas, pero tan alegre sensación hubo de durar poco, pues luego hizo presa en él la angustia por la tardanza de las otras dos naves.

De ese modo, después de los seis días de reposo (aproximadamente el 12 de noviembre) el Capitán General ordenó levar anclas y desandar el trayecto en busca de la *San Antonio* y la *Concepción*. A poco navegar se encontraron con esta última carabela, cuyo capitán informó a Magallanes de la desaparición de la nao confiada a Mezquita.

Para la búsqueda, Magallanes volvió a dividir su ya menguada armada; la *Victoria* recibió la orden de zarpar hacia la boca por donde habían entrado al canal de Todos los Santos, con encargo de dejar señales en los puntos prominentes de la primera bahía, la de Posesión. Debían levantar una bandera con una carta de instrucciones al pie y dos cruces, una en la misma bahía y otra en la pequeña isleta donde habían observado pájaros y lobos marinos, que debemos identificar como el actual islote Santa Marta.

Magallanes, entre tanto, con la *Trinidad* y la *Concepción*, buscó por el canal donde debía haber penetrado la *San Antonio*, explorando las aguas entre la costa oriental de la isla Dawson y la costa fueguina al sur del cabo Nariz. Fue en vano, pues no se halló la menor señal de la nave de Mezquita. Temiendo un siniestro recurrió al astrólogo Andrés de San Martín, cuya ciencia bien podía ayudar a resolver el misterio de la desaparición. Así San Martín, cosa notable, luego de consultar las estrellas, manifestó que la embarcación había huido a España llevando a su capitán encadenado.

La *Trinidad* y la *Concepción* navegaron hasta "cerca" del río de las Sardinas como señala Pigafetta, en donde aguardaron a la *Victoria* que no tardó en reunírseles. Entonces la flotilla singló avante el Estrecho aprovechando la información de la chalupa exploradora y recaló en algún punto del extremo noroccidental de la isla Carlos III, hacia el 20 de noviembre.

La exactitud del sitio de reunión es difícil confirmarla, pues si el cronista indica sólo la proximidad al anterior puerto de recalada, el escribano Espeleta, que levantó el acta del acuerdo para proseguir la derrota, la sitúa "en el canal de Todos los Santos, enfrente del río del isleo". ¿Cuál fue este río del isleo? Fortescue-Sardinas posee un islote, según se ha visto, y esta circunstancia pudo llevar a Espeleta a denominar el sitio, pero si éste tenía ya denominación, que no podía ser desconocida para el escribano, carecía de sentido darle otra. Ello nos mueve a discurrir que tal "río del isleo" fue otro lugar distinto a aquél, tal vez el canal Jerónimo, en primer lugar por la razón expuesta y luego porque el término "isleo" significa "isla pequeña en vecindad de otra mayor" y esta circunstancia sí se da más adelante en la geografía del litoral del Estrecho. Entonces y conocida la decisión de Magallanes de erigir una cruz en un promontorio, que se ha identificado como perteneciente a la actual isla Carlos III, podría suponerse que el lugar de reunión de las naves pudo estar junto a la costa de dicha isla o en sus inmediaciones, posiblemente en bahía Tilly.

En este lugar, el Capitán General fue presa de graves dudas en cuanto al curso futuro de la expedición, preocupado como estaba ante la pérdida de la segunda nave (y con ella de la preciosa reserva de víveres) y la demora ocasionada por su búsqueda. En la incertidumbre, el día 21 convocó a consejo de capitanes, pilotos y maestres, a los cuales expuso la situación.

"Yo, Fernando de Magallanes, caballero de la Orden de Santiago y capitán general de esta armada que su Majestad ha enviado a descubrir la especiería [etc.]. Debéis saber vos, Duarte Barbosa, capitán de la nao Victoria, vuestros pilotos, maestres y oficiales, que entiendo que todos vosotros consideráis que ha sido una seria materia mi decisión de navegar avante, porque os parece que falta poco tiempo para completar el viaje en que nos hemos embarcado. Como soy un hombre que nunca desecha la opinión y el consejo de nadie, todas mis decisiones son puestas en práctica y comunicadas a cada uno de modo que no se guarde resentimiento; y debido a lo ocurrido en Puerto San Julián concerniente a las muertes de Luis de Mendoza y Gaspar de Quezada y al abandono de Juan de Cartagena y del clérigo Pero Sanchez de Reina, vosotros no debéis sentir temor, porque todo ello se hizo en el servicio de Su Majestad y por la seguridad de su armada; y si vosotros no me dáis vuestra opinión y consejo estaréis en falta con vuestra obligación para con el Rey-Emperador, nuestro soberano, y con el juramento de lealtad que me habéis dado; por lo tanto os ordeno en su nombre y en el mío, y ruego y encargo que todo lo que sintáis con respecto a nuestro viaje, sea para seguir adelante o para retornar, cada uno me dé su opinión, con sus razones, por escrito, no dejando nada que les prevenga de ser enteramente veraces. Cuando tenga vuestras opiniones, os daré la mía, y mi decisión acerca de lo que debemos hacer"[23].

En esta nueva coyuntura, ciertamente grave, Magallanes demostró mayor prudencia que en otras anteriores. Lo acaecido en San Julián, no obstante la razón de justicia que había guiado su proceder, había dejado secuelas de resentimiento y

ello conturbaba su ánimo; en cuanto a la junta de oficiales del Paso Ancho, si bien la misma había ratificado su determinación de proseguir con la navegación exploratoria, también había tenido su costo -aparte de las razones personales del piloto Gómez- con la deserción de la *San Antonio*. De allí que, enfrentando a la alternativa que podía ser decisiva para el destino y el éxito de la expedición, en circunstancias menos favorables en lo tocante a naves, hombres y recursos, juzgó necesario conocer el parecer de sus subordinados, quienes debían consignarlo por escrito, cualquiera que él fuera. Así, no sólo dispondría del indispensable respaldo y conformidad general -materia sobre la cual hubo tiempo para deliberar-, sino que tendría, además, un argumento valedero para justificar su conducta ante lo que podría sobrevenir, en la eventualidad de un cuestionamiento real respecto de la misma.

Aquel mismo día, o al siguiente con mayor probabilidad, el piloto y astrólogo Andrés de San Martín fue comisionado para dar respuesta a la consulta del Almirante:

"Muy magnífico señor [...] mientras tengo dudas acerca de si este Canal de Todos los Santos o los otros que hemos dejado al este y al estenoreste puedan ser la ruta para navegar al Moluco [...], ya que todavía ignoramos hasta donde llegan, deberíamos sacar ventaja del tiempo que nos favorece durante lo mejor del verano. Creo que Vuestra Gracia debería ir avante, mientras tenemos *la flor del verano en la mano*[24], para continuar nuestras exploraciones hasta mediados de Enero [...] tiempo en que Vuestra Gracia juzgará como el más conveniente para regresar a España porque, de entonces en adelante los días se acortarán y el tiempo será más severo de lo que es ahora. Y podría Vuestra Gracia abandonar estos estrechos en Enero, habiendo en el intertanto hecho provisión de agua y leña, con lo que estaremos suficientemente abastecidos para navegar hacia Cádiz o San Lúcar desde donde estamos. Y en cuanto a avanzar más hacia el Polo Antártico de lo que estamos ahora, como Vuestra Gracia declaró a los capitanes en el río Santa Cruz, no me parece a mí que ésto fuese posible debido al terrible, tormentoso, tiempo. Si ahora nos enfrentamos con tantos trabajos y riesgos ¿qué podría ser más adelante a los setenta o aun a los setenta y cinco grados hasta donde Vuestra Gracia dijo que llegaría en busca del Moluco?"[25].

Oído el parecer, que sin duda era coincidente con su propio deseo, Magallanes juró ante sus capitanes y pilotos seguir adelante y al efecto impartió las órdenes necesarias. Realizados todos los aprestos del caso, que incluyó la aguada y provisión de combustible, y tal vez algún recurso alimentario de los que abundaba en el país, entre los días 25 y 26 la armada descubridora levó anclas en medio de fiestas de bombardas, tomando el rumbo "noroeste un cuarto al oeste" que la llevó derecho, primero por el Paso Largo y luego por el Paso del Mar, en medio de un sobrecogedor y sombrío escenario natural, siguiendo el curso que marcaban los bateles que exploraban la incógnita vía, según lo afirmara Ginés de Mafra, hasta dar el 28 de noviembre de 1520 con el término del canal interoceánico, dejando a la izquierda el cabo que el Almirante llamó *Deseado* o *Fermoso* y a la derecha el de la *Victoria*.

De esa manera finalizaba la navegación descubridora del Estrecho desarrollada con idas y venidas, durante cinco semanas. Pese a las contrariedades había sido un viaje breve y aun feliz pues las fuerzas de la naturaleza, los vientos terribles de la región occidental, habían estado asombrosamente quietos como si hubiesen temido enfrentar a ese genio de la obstinación que fuera el audaz navegante portugués.

Al penetrar en el mar del Sur -el *Sinus Magnus* tolomaico-, que llamó *Pacífico* por la quietud que encontró en sus aguas, Magallanes debió tener en el satisfactorio suceso un consolador reparo para su espíritu, luego de tantas contrariedades soportadas en los meses precedentes. Parte de la esforzada empresa que se había propuesto realizar quedaba cumplida, para honra suya y gloria de España, con el descubrimiento del paso a través del continente americano y de los vastos territorios situados al septentrión y al meridión del mismo. Ello bastaba y bastaría para destacarlo entre los más afortunados nautas de todos los tiempos.

Una vez en el océano, las carabelas tomaron rumbo NNO, alejándose un tanto de la vista del litoral occidental, sin embargo de lo cual Magallanes y sus hombres debieron siquiera barruntar su condición bravía e insular. Luego el curso varió al norte y noreste, aproximándose al continente, y el 1º de diciembre, ya en cercanía de la costa hacia los 48° de latitud, se advirtieron unos morros abruptos, comarca a la que el Almirante nombró *Tierra de Diciembre*. Fue el más septentrional de los topónimos asignados a la Región Magallánica y el primero de la costa occidental americana[26].

Desde ese punto el rumbo descubridor de Magallanes se mantuvo próximo al litoral hasta alcanzar el grado 32, iniciando entonces una derivación hacia el NO que lo llevó a cruzar el inmenso Pacífico, hacia el otro gran objetivo de su empresa: el hallazgo y conquista de las tierras de la especiería.

Descubrimiento de Chile por el sur

Durante el mismo viaje descubridor del Estrecho se produjo un hecho al que los historiadores han acabado por reconocerle indisputada relevancia. Este acontecimiento coetáneo fue el descubrimiento de un territorio nuevo para los europeos, flanqueado por costas que por el norte en un comienzo eran áridas y llanas, y después montuosas y arboladas: era la tierra de los indios agigantados, la PATAGONIA. Por el sur litorales y terrenos del interior que hasta donde podía verse guardaban semejanza con los del norte y aun con más montañas hacia el meridión, y que por haber divisado los expedicionarios muchos humos o fuegos, los habían nombrado TIERRA DE LOS FUEGOS.

Y si para descubrir fuese menester algo más que el mero paso, Magallanes colmó en exceso la exigencia. En la Patagonia hubo relevamiento geográfico y designaciones toponímicas, fondeos y desembarcos, hitos señalizadores, actos solemnes de posesión y acción de gracias a la Divinidad.

Este nuevo territorio, mundo frío sempiternamente ventoso, amarillo y verde, blanco o azul por el colorido de sus elementos naturales dominantes, carecía de nombre que lo designara en su conjunto y si el descubridor le impuso alguno, la denominación se perdió para siempre. Pero aún sin nombre, ya existía desde aquellos momentos para la Geografía y para la Historia.

Dieciséis años después, cuatro mil kilómetros al norte, un capitán español en busca del oro esquivo, penetraría por el otro extremo de la tierra, enterándose por sus naturales que una parte de ese país se llamaba CHILE. Tal nombre abarcaría después a un larguísimo territorio desde el desierto tórrido al hielo antártico, que la pasión y

la voluntad de otros capitanes conquistarían dándole unidad política e histórica en su variada continuidad geográfica.

Entonces, con sobrada razón, debe afirmarse que también el 21 de octubre de 1520 Fernando de Magallanes descubrió a Chile, por el sur.

La primera noción territorial y su expresión cartográfica

Durante el transcurso del viaje descubridor, especialmente con sus idas y venidas por el Estrecho, Magallanes y compañeros se fueron imponiendo de las características más llamativas de la novedosa realidad territorial meridional. Las angosturas y sus correspondientes sacos marinos, el vasto espejo de la bahía Inútil, la bifurcación del gran canal por obra de la isla Dawson, la inflexión del mismo en la parte central de su curso y el consiguiente cambio en la declinación general noreste-suroeste del primer tramo, al sureste-noroeste en el segundo, (en forma de "V" abierta); el barrunto de la condición archipielágica occidental al norte y sur del Estrecho, la observación de la cambiante orografía litoral y ultralitoral, y, por fin, la forma continental con su progresivo angostamiento austral, fueron las primeras nociones fisiográficas con las que se definirían, a poco andar, las expresiones cartográficas iniciales, que consignarían para los contemporáneos el conocimiento elemental respecto de los territorios descubiertos en la porción meridional del continente americano, en particular sobre la Región Magallánica.

No obstante la azarosa travesía de las naves de Magallanes por aguas de las Molucas y del archipiélago de la Sonda, en algunos de cuyos incidentes los vigilantes portugueses consiguieron secuestrar la mayor parte de la importante documentación producida durante el viaje, los sobrevivientes de la expedición descubridora pudieron aportar a su retorno a España información suficiente como para nutrir por varios años alguna actividad cartográfica.

El primer mapa que recogió el descubrimiento del Estrecho fue el denominado *Planisferio de Turín* (o *Padrón Real de Turín*), impreso en Venecia hacia 1523, y cuya autoría se atribuye por algunos a Juan Vespucio, sobrino del piloto famoso y cartógrafo de la Casa de Contratación, en consideración a que este organismo recogía toda la información procedente de las Indias, siendo obligación de sus cartógrafos mantener al día el patrón o padrón real, esto es, una especie de mapa oficial de los territorios americanos. Por nuestra parte estimamos que en su ejecución pudo intervenir Diego Ribero, supuesto que la pieza de que se trata hubiera sido construida en los comienzos de 1523, época en que el cartógrafo portugués recibió el nombramiento de maestre de hacer cartas de navegar e instrumentos.

El mapa que incluye todas las características precedentemente mencionadas -en trazado por cierto aproximado y por tanto imperfecto-, complementadas con una toponimia escasa para la Región Magallánica: *punta de lagartos* (en la costa sur del estuario del río Santa Cruz); *río de Santiago* (el Santa Cruz) y *cabo de las vírgenes*, para la costa atlántica; *estrecho de todos los santos* y *cabo deseado*, en el interior del gran canal; y *tierra de diciembre*, en el litoral pacífico.

De aparición contemporánea fue el mapa de Nuño García de Toreno, del que

nada se conoce, aunque debe suponerse que su información sobre la materia no podría diferir de la consignada en el planisferio de Turín; y el globo de Johann Schöner, en reedición de 1523, ahora con la mención precisa de la ubicación del paso interoceánico.

Las piezas mencionadas fueron precedidas por una carta portuguesa, trazada en 1522, harto deficiente y tosca, que consigna la abertura del Estrecho y la sola mención *Hesta terra descobrió Fernando de Magalhaes*, y cuya autoría se atribuye a Pedro Reinel. Distintas opiniones estiman que su información habría procedido del desertor Esteban Gómez, de la carabela *San Antonio*, o de alguno de los documentos secuestrados por los portugueses en Ternate.

Cabe hacer mención asimismo al burdo croquis con que Pigafetta acompañó su relación del viaje, que comenzó a circular a fines de 1524 o en los comienzos de 1525. Presenta un continente disforme, con un canal rectilíneo que llama *Streto Patagonico* y un par de topónimos más, lo que da fe de su pobreza informativa.

Entre 1525 y 1529 se elaboraron otras cartas derivadas del viaje de Magallanes y que contribuyeron a divulgar las novedades geográficas derivadas del mismo, en especial la referida al hallazgo del paso interoceánico en la parte meridional de América. Cabe así citar entre varias la *Carta de Navegare Universalissima et Diligentísima*, atribuida a Diego Ribero, como también la nombrada *Carta Universal de Salviati*, debida al cartógrafo Nuño García de Toreno, y la *Carta Universal* de Juan Vespucio. Pero fuera de toda duda las piezas más notables son dos mapas de igual título, *Carta Universal en que se contiene todo lo que del mundo se ha descubierto hasta aora*, y cuyo autor fue el eximio maestro Ribero. Dibujados sobre pergamino y coloreados, ambos contenían toda la información posible de reunir hasta entonces (1529) en la península ibérica, tras el retorno de los últimos sobrevivientes de la carabela *Trinidad*[27], y merecen ser tenidos como las piezas clásicas de la primera época en la representación cartográfica del canal magallánico.

Uno y otro ciertamente conformaron un adelanto, expresado en la aceptable figuración de los caracteres fisiográficos más notorios de la Región Magallánica y en su riqueza toponímica. Esta, en lo referido a la parte norte del Estrecho, menciona *R. de la cruz*; *b. de Santiago*; *R. de S. ilifonso* (río Gallegos); *c. de XI Vírgenes*; *b. de la Victoria* (¿Posesión, San Gregorio?); *b. del isleo* (¿el espacio de mar comprendido entre la isla Isabel y la costa firme?); *canal de todos los santos* y *archipiélago c. deseado*. En la parte del sur se dan los topónimos *tierras de humos*; *lago de los estrechos* (bahía Inútil); *tierra de los fuegos*, *tierras nevadas*, *campana de roldán*; *islas nevadas* y *c. deseado*.

Sin embargo de la denominación de "canal de todos los santos" consignada, frente a la boca oriental del mismo se rotula: *estrecho de Fernao de Magallaes*. Sobre la tierra firme del norte se lee en grandes letras *Tiera de Fernao de Magallaes*, como precisa señal individualizadora del vasto espacio descubierto. A pocos años del afortunado hallazgo y de la muerte del gran lusitano sus contemporáneos iniciaban de tal manera, en justiciero reconocimiento, la doble denominación que con el transcurrir del tiempo consagraría la posteridad[28].

Los mapas someramente descritos, vale destacarlo, conforman la suma expresiva de la protocartografía chilena.

3. La determinación jurisdiccional

Los viajes postmagallánicos y las primeras concesiones jurisdiccionales (1525-1540)

La evaluación de la expedición de Magallanes puede hacerse bajo dos aspectos.

En primer término el aspecto científico. La aventura del Almirante pudo demostrar en la práctica la esfericidad de la Tierra, su mayor dimensión geográfica y la diferente relación entre continentes y océanos. Esto obligó a revisar los conceptos en boga que otorgaban preponderancia a las masas emergentes sobre las superficies líquidas. Por último, permitió el hallazgo de un paso interoceánico a través del continente que, si alguna duda podía merecer a los obstinados que se aferraban a los añejos cánones cosmográficos, definitivamente terminó siendo una nueva entidad geográfica.

El segundo aspecto del resultado fue el económico. Significó el acceso de España a las riquezas del oriente extremo y la amenaza de ruptura del monopolio portugués en el comercio de las especias ejercido ya por cuatro lustros.

Pese a su importancia geográfica el descubrimiento del Estrecho no llegó a satisfacer del todo a la Corona y a la Casa de Contratación. Su ubicación resultó mucho más meridional que la supuesta y a esta desventaja, que parecía alargar la ruta, venía a añadirse -según las relaciones del desertor Esteban Gómez y de Sebastián Elcano- lo tormentoso y destemplado del clima, que hacía muy peligrosa la navegación.

Con todo, más allá de las consideraciones expuestas, la expedición magallánica había permitido llegar a las Molucas por el occidente, que era lo realmente importante. Esta circunstancia, como era de esperar, provocó gran desosiego en la corte portuguesa que no aceptó de buenas a primeras que las codiciadas islas escaparan a su jurisdicción, planteándosele al monarca español la cuestión del dominio. Entre tanto, menudearon las solicitudes para expedicionar a la tierra de la especiería, tanto que Carlos V otorgó hasta treinta y tres privilegios a quienes armasen navíos para ese objeto[29]. No obstante tanto interés, la Corona, de primera, no autorizó el zarpe de ninguna nueva expedición mientras no se dilucidara la cuestión de pertenencia, pero, al cabo de un tiempo, viendo la demora que llevaba el asunto, aprobó la preparación de una segunda flota al Maluco, esta vez con un propósito claramente económico.

El carácter mercantil de la expedición hizo que su financiamiento fuera asumido fundamentalmente por una filial de la casa bancaria Fugger. Hacia el verano de 1525 se encontraba dispuesta una flota más importante que la descubridora de antaño, pues estaba formada por dos naos de mayor porte, *Santa María de la Victoria* y *Sancti Spiritus*; otras dos de menor tonelaje, *Anunciada* y *San Gabriel*; dos carabelas, *Santa María del Parral* y *San Lesmes* y finalmente, la pinaza *Santiago*. Como general de esta armada fue designado el comendador de la orden de Santiago, Francisco García Jofré de Loayza[30]. Entre los oficiales figuraban dos sobrevivientes de la expedición magallánica, Juan Sebastián Elcano, el afortunado piloto de la *Victoria*, ahora piloto

mayor de la flota y capitán de la *Sancti Spiritus*; y, Hernando de Bustamante, el otrora barbero, ascendido ahora a tesorero del mismo navío.

La flota zarpó desde el puerto de La Coruña el 24 de julio de 1525, y sufrió a la altura del río de la Plata el castigo de una tormenta que la dividió en dos grupos. El primero compuesto por la nave de Elcano, *la Anunciada*, la *Santa María del Parral*, la *San Lesmes*, y *la Santiago*, llegó a la boca del río Santa Cruz a fines del año o en los comienzos de 1526. Deseoso de avanzar, Elcano despachó a la pinaza en espera de la nave capitana y de la *San Gabriel*, mientras él con las otras cuatro se dirigía al Estrecho a cuya entrada oriental arribó el 24 de enero, luego de haber confundido el estuario del río Gallegos con la boca de aquel canal[31]. Allí comenzaron las desventuras pues las naves debieron soportar en la gran boca un fortísimo vendaval del suroeste que arrastró a la *Sancti Spiritus*, hasta la costa del norte en donde se destruyó, salvándose sus tripulantes excepto nueve hombres que perecieron ahogados[32]. Este sería el primer naufragio en los anales del Estrecho y su desgraciado protagonista el primer navegante que había dado la vuelta al mundo.

Una vez embarcada parte de los náufragos en la *Anunciada*, otro ventarrón la lanzó Estrecho afuera de donde no pudo volver sino al día siguiente. Entre tanto había arribado Loayza con las otras tres naves logrando rescatar al resto de los náufragos de la *Sancti Spiritus*. La castigada flota estuvo sin poder pasar adelante, detenida por el viento, hasta el 6 de febrero en que la tormenta echó afuera a una parte de la armada. La dispersó de tal manera que la *Santa María del Parral* y la *San Lesmes* derivaron hacia el sureste llegando a un punto que a sus tripulantes les pareció el acabamiento de la tierra. La *Anunciada* se perdió para siempre, mientras la capitana tras duro trance logró salvarse varada y maltrecha. La *Santiago* y la *San Gabriel* no pasaron mayor riesgo.

Efectuadas las reparaciones de urgencia, Loayza zarpó con la *Victoria*, la *San Gabriel* y la *Santa María del Parral*, rumbo del estuario del río Santa Cruz, para componer y recorrer en debida forma las naos; en el trayecto se les unió la *San Lesmes*. En el sitio del naufragio quedó la pinaza *Santiago*, con el encargo de rescatar cuanto pudiese de la *Sancti Spiritus*. El 15 de febrero Loayza despachó a la *San Gabriel* para avisar a la *Santiago* que se moviera hacia donde se encontraban las demás naves, pero su capitán Rodrigo de Acuña, luego de cumplir el encargo, se apropió de un bote de la pinaza y enfiló con su embarcación rumbo a España, cansado de tanto zarandeo.

En el transcurso de estos movimientos tuvo ocurrencia una curiosa aventura protagonizada por el religioso Juan de Areyzaga, que iba embarcado en la pinaza *Santiago*. El capitán de esta embarcación antes de recibir aviso de reunirse con el resto de la flota en el estuario del Santa Cruz, creía que Loayza con las otras naves se encontraba en la bahía de la Victoria (posiblemente la de Posesión) y queriendo cerciorarse despachó al clérigo nombrado con otros tres hombres, con orden de marchar por la costa Estrecho adentro hasta dar con el lugar donde debían hallarse las naves. Al cabo de cuatro días de camino llegaron al punto previsto y no viendo carabela alguna siguieron adelante. Durante la marcha los españoles se toparon con patagones, que los recibieron amistosamente, aunque con hospitalidad un tanto avara por la frugalidad y privaciones con que vivían los indígenas.

Empeñados en dar con las naves, Areyzaga y compañeros avanzaron un largo trecho, pero sufriendo tantas penurias que uno de éstos falleció a consecuencias del hambre y frío. Así maltratados, fueron a dar con un gran campamento patagón, en donde los despojaron de sus ropas, los observaron y tocaron a gusto. Cuando el clérigo y los otros dos, asustados por aquellas rudas demostraciones, temían por sus vidas, fueron providencialmente salvados por un jefe que les ordenó marcharse, lo que los afligidos españoles hicieron sin demora, tal como estaban, virtualmente en cueros. Soportando nuevos padecimientos, agravados por falta de abrigo, llegaron a un punto de la costa donde, para su fortuna, avistaron a la nao *San Gabriel* que exploraba en su búsqueda logrando así ser rescatados.

Esta azarosa incursión, la primera de gente extraña en la tierra magallánica, debió conducir a Areyzaga a lo largo de un trecho que se extendió por alrededor de un centenar de kilómetros o más, desde punta Dungeness hasta un paraje que tanto podría tomarse como bahía Dirección, al final del primer gran saco marino del Estrecho, o tal vez bahía Santiago, aguas adentro en el segundo saco. Padecimientos aparte, la experiencia sirvió para conocer la índole de los patagones que aunque ruda, fue aparentemente pacífica.

Por fin, el 29 de marzo, reparadas las averías y reabastecidas las cuatro naves que le quedaban, García Jofré de Loayza dispuso el nuevo zarpe hacia el Estrecho, que pudo esta vez embocar con calma el 5 de abril y navegar hasta las islas Santa Marta y Magdalena. Desde este punto la armada avanzó sin más problemas que un incendio que se produjo en la capitana y que fue conjurado gracias a la presencia de ánimo del jefe expedicionario. Mientras singlaban, el piloto Martín de Uriarte fue trazando el derrotero del canal para utilidad de futuras navegaciones. Llegaron de ese modo hacia el 25 del mes al puerto de las Sardinas, que no fue encontrado apto para fondear, por lo que los buques retrocedieron hasta una bahía que fue nombrada *San Jorge* (¿Cordes o San Nicolás?), donde permanecieron algunos días en faena de aguada, provisión de leña y otros menesteres. Ahí falleció Diego de Covarrubias, factor general de la armada.

Reanudada la travesía, las carabelas fueron recalando sucesivamente en fondeaderos que se denominaron *Buen puerto*, *San Juan*, y *de Mayo* que no resultan tan fáciles de identificar con la actual toponimia, dada la parvedad descriptiva de las fuentes que informan sobre el viaje. Durante estas singladuras los españoles avistaron una y otra vez a los kawéskar, indígenas canoeros, a lo largo del litoral sudoccidental de la península de Brunswick y costas del Paso Largo.

Finalmente, las naves salieron al Pacífico el 26 de mayo, concluyendo -en lo que respecta al Estrecho- un viaje señalado por el rigor de la naturaleza y las contrariedades consiguientes que lo demoraron más allá de toda previsión, con gran desánimo para jefes y tripulantes.

El resto del viaje y su epílogo para la ya desmantelada segunda armada de las Molucas fue similar a lo ocurrido en la primera parte. Habiendo vuelto a sufrir los castigos de los vientos australes, las embarcaciones se separaron definitivamente, perdiéndose algunas y arribando a las islas homónimas sólo la *Santa María de la Victoria* y la *Santa María del Parral*. Durante el viaje murieron Loayza y su sucesor, Elcano, y, para remate de tanta desventura la nave capitana acabó enredada en lucha

con los establecimientos portugueses de las tierras de las especias, en la que los españoles llevaron la peor parte, completándose así el fracaso total de la expedición.

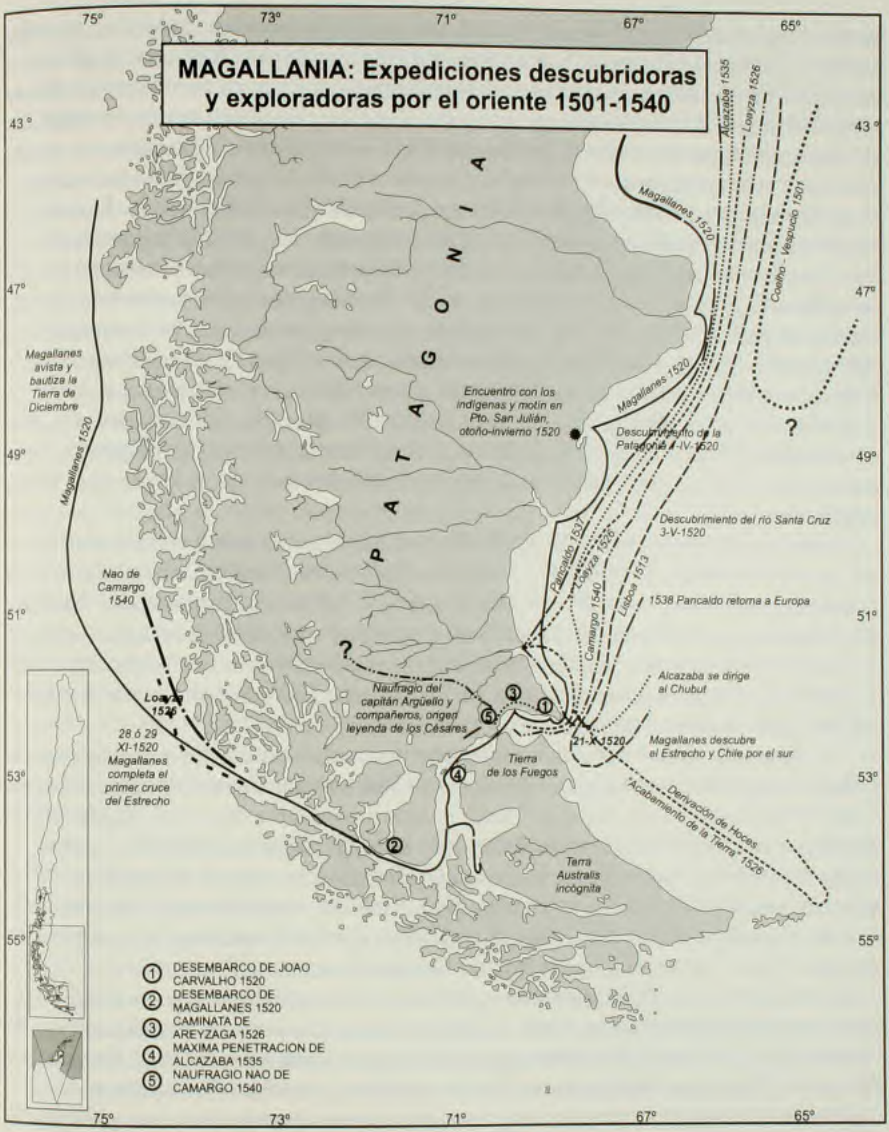
Valga esta referencia sobre la armada de Loayza como una digresión necesaria, pues las circunstancias político-económicas que habían motivado las expediciones y el descubrimiento del Estrecho habían cambiado. En primer término, el emperador Carlos V acabó por entenderse con el monarca de Portugal, de quien llegó a ser cuñado, cediéndole el derecho que invocaba sobre las Molucas cuyo acceso, por otra parte, se mostraba tan difícil (Tratado de Zaragoza, 1529). Además no valía la pena enemistarse con Portugal ni arriesgar recursos en tan remota explotación ahora que los reinos del Perú y Nueva España comenzaban a entregar plata y oro, más valiosos que las especias.

Así la conquista y explotación de las Molucas dejaron de ser razón para navegar el estrecho de Magallanes. Quienes en el futuro penetrarán por él lo harán en consideración a otros objetivos.

Fue entonces cuando los territorios descubiertos en el Nuevo Mundo por Magallanes pasaron a concitar atención por sí mismos. De este modo la casa Fugger, cuyos servicios financieros al Emperador le otorgaban el derecho a demandar ventajas retributivas, representó al soberano a través de su agente en España, Vido Herdl, su interés por reconocer, conquistar y poblar las tierras que corrían desde el Estrecho hasta las islas Chinchas, nada menos. El monarca luego de solicitar el parecer del Consejo de Indias, hizo saber su voluntad escribiendo desde Bruselas: "He visto el Memorial del asiento que los Fúcares [Fugger] presentaron en ese consejo sobre el descubrimiento y población que quieren hacer del Estrecho de Magallanes y nuestro parecer de las cosas que se les deben conceder y de la manera que se debe tomar asiento y así vos mando que lo despacheis conforme a él teniendo cuidado que se haga en todo como más a nuestro servicio cumple"[33].

Las concesiones correspondientes fueron así otorgadas a la poderosa casa de Augsburgo, comprendiendo todo el continente al oeste de la línea de Tordesillas, desde el grado 11 de latitud sur hasta el Estrecho. Pese a disponer de tan vasta merced de territorio, los Fugger solicitaron aún más privilegios y habiéndoseles aceptado sólo en parte, acabaron por renunciar a la concesión, desistiéndose del proyecto en 1531.

Mientras tanto se habían organizado hacia 1527 algunas expediciones clandestinas al Estrecho, aunque no todas alcanzaron hasta él. Autores de prestigio como Hakluyt, entre otros, mencionan tres naves salidas de Galicia, una de las cuales, la carabela *Santa Teresa*, varó al parecer en el estuario de un río próximo a la boca oriental del Estrecho, que por dicha circunstancia recibiría la denominación *de los gallegos*; otra, de una nave portuguesa al mando del capitán López Vaz, que navegó al rescate de aquélla, aunque sin éxito; y por fin otras dos con mucho de misteriosas, una francesa y otra portuguesa, que la disponibilidad de nuevos antecedentes acabó por refundir en una sola. En efecto, se trató del viaje emprendido hacia 1527-30 por el capitán lusitano Joao Affonso, al parecer con dos naves, y que le habría permitido explorar y reconocer el estrecho de Magallanes y parte de las costas exteriores fueguinas adyacentes en viaje de ida y vuelta, ingresando por el Atlántico. El hecho de haberse radicado aquél con posterioridad en el puerto normando de Dieppe, circunstancia que lo haría conocido como Jean Alfonce Saintctongeois, fue causa de confusión para algunos estudiosos



que lo tomaron como originario de Francia. Fue en este país donde se publicaron las dos únicas referencias descriptivas, algo crípticas, incluyendo un mapa algo burdo, que han permitido informarse sobre la misteriosa expedición[34]. Esta referencia histórica confirma la opinión del erudito José Toribio Medina, en cuanto que las expediciones clandestinas al Nuevo Mundo durante la época de los descubrimientos fueron casi tantas como aquellas de las que hay constancia fidedigna.

De igual manera como los Fugger y los desconocidos armadores de las expediciones

recién mencionadas, se habían interesado por las tierras americanas del sur, un noble lusitano, Simón de Alcazaba Sotomayor, obtenía en julio de 1529 una capitulación real que lo autorizaba para descubrir y poblar doscientas leguas de territorio sobre la costa occidental del continente, al sur de las islas Chinchas. No estando en situación de llevar adelante la empresa, le fue revocada la concesión. Años después pudo conseguir una nueva merced territorial, esta vez a partir del grado 36 de latitud y por doscientas leguas también hacia el Estrecho, aunque distando del mismo. Empeñado en salir adelante con la empresa de conquista, organizó una expedición que había de llevarle a las tierras de su concesión por la vía del estrecho de Magallanes. Arribó así a su entrada oriental el 17 de enero de 1535, pero no bien hubo penetrado fuertes vientos arrastraron mar afuera a sus dos naves, consiguiendo retornar y navegar con dificultades hasta las islas de los pingüinos, donde cazaron grandes cantidades de aves. El tiempo tormentoso y frío impidió avanzar y mortificó a los tripulantes que, luego de tres semanas de inútil esfuerzo, lograron persuadir a Alcazaba de ir a invernar sobre la costa oriental de la Patagonia. Salieron el 9 de febrero del Estrecho dejando como testimonio una cruz de madera en el mismo lugar donde la gente de Loayza había erigido otra.

Cuando se conoció en España el triste fin de Alcazaba, asesinado por sus marineros en tierras del Chubut, el obispo de Plasencia, Gutierre de Vargas Carvajal, de mucho prestigio y valimiento ante el rey, obtuvo para su hermano Francisco de Camargo la concesión que había correspondido al desgraciado caballero portugués, aunque modificada. Así, por real cédula otorgada en Valladolid el 6 de noviembre de 1536 se daba a Camargo la gobernación de la *Provincia del Estrecho*, que corría desde los 36° sur hasta el paso interoceánico.

Era esta una causa suficiente para organizar una expedición de conquista y poblamiento, pero recientes aportes historiográficos agregan un novedoso antecedente complementario. Señala Samuel Morison que al arribar a la costa occidental de México la pinaza *Santiago*, perteneciente a la desperdigada armada de Loayza, el virrey Antonio de Mendoza concibió la posibilidad de utilizar la vía del Estrecho como ruta comercial entre España y la costa americana del oeste. Participó su idea a su cuñado, que no era otro que Gutierre de Vargas Carvajal, animándolo a armar una pequeña flota e iniciar una nueva ruta de navegación mercantil[35].

La expedición de Camargo habría estado entonces doblemente motivada, con razones poderosas como para que el prelado armara a su costa una expedición de cuatro naves, en dos de las cuales viajarían como capitanes sus sobrinos Francisco y Alonso de Camargo, bajo la jefatura del comendador Francisco de la Ribera.

Mientras se movía el influyente religioso, un oscuro sobreviviente de la expedición de Magallanes, el genovés León Pancaldo, antiguo tripulante de la *Trinidad*, protagonizaba un nuevo intento de navegación del canal interoceánico. Dos comerciantes italianos establecidos en el puerto de Valencia, conocedores de la fama de rico que tenía el recién conquistado reino del Perú, decidieron organizar una expedición que llegara hasta sus costas en plan de comercio. Para el efecto armaron dos naves, la *Santa María* y la *Concepción*, que pusieron al mando de Pancaldo y de otro compatriota, Juan Pedro Vivaldo. Las carabelas zarparon de Cádiz en agosto de 1536 y tras demorada travesía se aproximaban al estrecho en noviembre de 1537. La impericia

náutica de Vivaldo fue causa de que su nave (la *Concepción*) encallara en un bajo del estuario del río Gallegos, perdiéndose totalmente, aunque lograron salvarse los tripulantes. Rescatando parte del cargamento, Pancaldo retomó el rumbo del Estrecho e intentó su navegación pero sin éxito. Desalentado por la doble contrariedad, decidió devolverse hacia el norte, llegando al río de la Plata donde acababa de fundarse un asentamiento hispano.

Por esa misma época un capitán aventurero, Pedro Sancho de Hoz, se interesaba por las tierras magallánicas y propuso al rey de España la organización de una expedición de exploración y conquista de la región situada del lado sur del gran canal -la *Terra Australis*-, virtualmente incógnita. El monarca encontró atendible la proposición de Hoz y la sancionó otorgándole por real cédula de 24 de enero de 1539 la autorización para navegar por la Mar del Sur y descubrir hacia el meridión del Estrecho, si bien haciéndole prevención de no meterse en las jurisdicciones de otros capitanes, para el caso, de Francisco de Camargo. Poco después, por cédula de 8 de febrero, el rey le daba a Sancho de Hoz el título de gobernador de las comarcas y parajes a descubrir. Nada hizo por entonces el beneficiario para llevar adelante su proyecto y tiempo después, falto de recursos, optó por asociarse con otro capitán, Pedro de Valdivia, en la aventura de la conquista de la Nueva Extremadura, aunque sin renunciar a sus derechos sobre la región transfretana[36].

Retornando a la empresa de Camargo, cabe puntualizar que las fuentes que la informan son escasas, oscuras y hasta contradictorias en algunos aspectos, lo que ha dificultado la noción cabal de su desarrollo, en especial del trayecto e incidencias de la expedición. Cotejando los textos de las dos relaciones conocidas sobre la misma y teniendo en consideración las interpretaciones de algunos historiadores y especialistas en navegación respecto de sucesos y circunstancias del viaje, es posible disponer de una idea general aceptable acerca de lo ocurrido a las carabelas armadas por el obispo de Plasencia.

Así, concluidos los aprestos, las naos de Camargo zarparon de Sevilla en agosto de 1539, arribando a la entrada oriental del estrecho de Magallanes el día 12 de enero de 1540. Allí las naves debieron enfrentar el castigo de los vientos contrarios -en lo que parecía ser un riguroso ritual de acceso-, que las despidieron dispersándolas océano adentro, perdiéndose tal vez una de ellas.

De las otras tres carabelas, una, que habría estado confiada al mando del capitán Gonzalo o García de Alvarado, retornó solitaria al Estrecho días después, en fecha indeterminada, y pudo penetrar navegando sin problemas. Se detuvo en algún sitio de la costa norte de la Primera Angostura, en donde se levantó una cruz como señal, en cuyo pie se dejó una carta del capitán Alvarado, por la que se daba noticia de seguir adelante por el Estrecho y de que se aguardaría a las otras naos durante quince días, pasados los cuales proseguiría viaje rumbo al Perú. Como no apareciera barco alguno al cabo de ese lapso, Alvarado siguió por el canal en singladuras de las que no quedó noticia, y saliendo felizmente del mismo navegó remontando la costa americana para ir a recalar a una caleta del futuro litoral chileno, que por la misma época sería bautizada Valparaíso. Desde allí prosiguió hasta la costa peruana, en donde tuvo fin su aventura.

Las otras dos carabelas, entre ellas la capitana, consiguieron juntarse y embocaron

con suerte el Estrecho el 20 de enero. Navegando adentro, sus tripulantes pudieron avistar la cruz que cerca de la entrada había levantado catorce años antes la gente de la *Sancti Spiritus*. Sin enfrentar contrariedades penetraron por la Primera Angostura y fueron a fondear, al parecer en la bahía Santiago. Desde allí las naves se movieron hacia el sureste, varándose la capitana en uno de los bajos de las inmediaciones de esa costa, posiblemente el situado junto a punta Barranca. Aunque en el siniestro perecieron algunos tripulantes, la mayor parte, totalizando 191 personas, consiguió salvarse en la playa vecina[37]. Entre ellas el principal pareció ser el capitán Sebastián de Argüello.

La otra carabela tras ayudar en el salvamiento de esta gente, por alguna circunstancia forzosa de probable carácter climático, debió repasar la Primera Angostura sin conseguir embarcar a los náufragos y aguardó en la bahía Posesión hasta que mejoraran las condiciones de navegación para dar cumplido término a la faena humanitaria. Pero tras un intento fallido durante el que la fuerza del viento arrastró a la nave con rumbo contrario hasta el cabo Vírgenes, debió esperarse una oportunidad favorable, que las contingencias naturales seguían demorando.

Es precisamente a partir de este tiempo que la relación de lo sucedido a esta embarcación, cuyo nombre y capitán se desconocen, se hace más confusa. Según algunas interpretaciones la nave fue aventada nuevamente y derivó bien hasta las islas Malvinas, o -lo que resulta menos creíble- hacia el sur de la Tierra del Fuego, consiguiendo de algún modo penetrar en el canal que siglos más tarde sería llamado Beagle. En cualquiera de las dos versiones, la nave se habría refugiado en un puerto que se nombró de las Zorras, lugar en el que permaneció por una decena de meses, zarpando en el verano a Europa a donde arribó hacia 1542.

Sin embargo, la interpretación más consistente con la geografía es la que afirma que el buque tuvo éxito en su penetración del Estrecho y siguiendo aguas adentro llegó al Paso Ancho, y avanzó costeando el litoral de la península de Brunswick, hasta dar la vuelta al cabo Froward y alcanzar, el 13 de febrero, el puerto de las Zorras, que debiera ser tenido por uno de los actuales Gallant (San José) o Cordes (San Miguel). Aunque razonable, extraña en esta interpretación la ausencia de toda mención a la presencia de indígenas canoeros, habitantes del área donde se produjo la recalada, como también a los náufragos de la carabela capitana.

Como haya ocurrido, el hecho es que la empresa conquistadora y pobladora de Camargo terminó malamente y sin provecho alguno para el beneficiario y la Corona. A poco andar, de ella sólo quedaría el recuerdo de los infortunados que permanecieron en las playas de la Primera Angostura, aguardando un rescate que nunca se realizó y que daría origen al más sostenido de los mitos australes: el de los Césares de la Patagonia.

Con la expedición del obispo de Plasencia termina el ciclo inicial de la navegación del estrecho de Magallanes que en seis ocasiones, al menos, y con distintas motivaciones había sido, o intentado ser, cruzado. El balance no arrojó un resultado alentador: de un total de por lo menos 20 barcos, sólo nueve o diez habían conseguido franquearlo y en trayectos que habían constituido pruebas muy duras, habiendo sido el resto maltratado y aventado por esos endemoniados vendavales que parecían no tener reposo en tan lejano mundo geográfico meridional. Las desventuras y peripecias

dieron fama de peligrosidad a la navegación del Estrecho y disminuyeron en tal grado el interés por nuevas expediciones, que transcurrieron casi cuarenta años antes que una nueva embarcación surcara las aguas fretanas procediendo del Viejo Mundo. Además, razones políticas mantuvieron por aquellos años al emperador Carlos V ocupado en sus cada vez más complejos asuntos europeos, y su interés por las tierras americanas se concentró en particular en Perú y México que le producían recursos para mantener el prestigio y la fuerza de su imperio. Las demás tierras poco contaban; menos aún aquellas tan distantes como las que bañaba el estrecho de Magallanes, cuya sola navegación había demostrado ser una aventura muy poco fructífera.

Quizá el único provecho que pudo tenerse al cabo de esas experiencias navegatorias, estuvo en el relativo adelanto conseguido en el conocimiento de la geografía marítima. En efecto, en 1541 el notable cosmógrafo Alonso de Santa Cruz publicó una obra magna que llamó *El Yslario General de Todas las Yslas del Mundo*, dedicada al rey y emperador Carlos, cuya sección gráfica contenía el primer mapa de la Región Magallánica propiamente tal y cuya parte descriptiva fue precisamente basada en cuanto hasta entonces se había explorado por las cuatro armadas que habían navegado por el Estrecho, en particular por la del obispo de Plasencia[38].

La carta, trazada a una escala bastante menor que las conocidas hasta entonces, presenta al territorio meridional bajo doble denominación: *Tierra de la Conquista del Estrecho de Magallanes*, para la parte boreal del gran canal, y *Tierra* o *Ysla del Estrecho de Magallaes*, para la meridional. El progreso respecto de las expresiones precedentes es escaso, siendo tal vez lo más significativo la confirmación de la condición archipielágica de la tierra firme del occidente y de la tenida por tal, situada al sur del Estrecho, noción afirmada, de manera sugerente, en la descripción aludida. En cambio el fantasioso diseño de la costa oriental fueguina más allá de los 54° de latitud, era el reflejo de la ignorancia geográfica que se tenía respecto de esa parte del territorio, aspecto en el que Santa Cruz siguió al cartógrafo Oroncio Finé[39], aunque previniendo a sus usuarios que lo dibujado por éste y otros no merecía mayor crédito[40].

Defectuoso e insuficiente, el mapa del Yslario resumía a cabalidad el conocimiento acumulado por los españoles sobre la Región Magallánica en los veinte años transcurridos desde el hallazgo de Fernando de Magallanes.

Viajes de descubrimiento y reconocimiento desde el Pacífico: la incorporación del territorio a la Nueva Extremadura o Reino de Chile

En la misma época en que la nave de la armada de Camargo, que había logrado franquear el Estrecho, recalaba en las costas del futuro Chile central, un capitán animoso y enérgico comenzaba por esas latitudes la empresa de conquista territorial y formación de una nación, a la que daría cima una década después a costa de su vida y de la de muchos de sus compañeros.

Este adelantado visionario, Pedro de Valdivia, desde el inicio de su proyecto tuvo en mente un ambicioso plan de dominio, que suponía la inclusión de todo o parte del territorio que antaño se había otorgado a Diego de Almagro, ampliado por el sur

hasta el mismo estrecho de Magallanes y el Atlántico, según le contaría al Emperador en carta fechada en La Serena el 4 de septiembre de 1545.

Ni siquiera los ásperos afanes de la conquista le hicieron perder de vista tal objetivo geográfico; y sin descuidar aquéllos se ocupó de adelantar en tal respecto, encargando al genovés Juan Bautista Pastene -a quien había hecho su teniente en el mar- que con el principio de la primavera de ese año navegara hacia el meridión para "descobrir esta costa hacia el Estrecho de Magallanes y a que me tomase posesión, en nombre de vuestra Majestad de la tierra"[41].

Lo que este capitán quería era dar forma a un nuevo reino, políticamente singular y bien definido en lo geográfico. Por ello hacía saber al monarca que la ciudad de Santiago del Nuevo Extremo que había fundado era "el primer escalón para armar sobre él los demás e ir poblando por ellos toda esta tierra a vuestra Majestad hasta el Estrecho de Magallanes y Mar del Norte"[42].

La expedición emprendida por Pastene, dificultada por contingencias naturales, no pudo pasar de los 41 grados de latitud austral, quizá para decepción de Valdivia, interesado como ninguno en el conocimiento de las particularidades del territorio que se extendía más allá de su máxima incursión meridional. Este contraste, así como probablemente el hecho de que no le satisficiera la concesión jurisdiccional provisoria que en 1548 le había dado el Presidente Pacificador del Perú, licenciado Pedro de la Gasca, al no incluir todas sus aspiraciones territoriales, pues la misma se extendía únicamente entre los grados 27 y 41, con cien leguas de ancho de occidente a oriente -aunque se le facultaba para ser gobernador de aquello que fuese conquistado y poblado, aun estando fuera de esos límites-, fueron circunstancias que tal vez sirvieron de acicate para que Valdivia insistiera en su propósito original.

El conquistador se empeñó desde entonces, de manera particular, en hacer entender a la Corona que el reino que iba formando sólo tendría apropiada dimensión al incluir en sus lindes el afamado paso de mar austral y sus tierras aledañas, comprendida parte de la costa atlántica. Es una genialidad del plan fundacional de Valdivia que, con razón, ha merecido ser calificada como visión geopolítica.

Para ello tan necesario era conseguir desde luego la confirmación de lo recibido, como gestionar su ampliación en los términos mencionados y, de paso, precaver cualquier intromisión de capitán extraño sobre aquella vastedad territorial que miraba como cosa propia. Así, preocupado por la tardanza que advertía en la resolución que aguardaba, escribió nuevamente al rey Carlos en 1550, puntualizándole sus aspiraciones:

"Sacra Majestad, en las provisiones que me dio y merced que me hizo por virtud de su real poder que para ello trajo el licenciado de La Gasca, me señaló de límites de gobernación hasta cuarenta e un grados de norte sur, costa adelante, y cient leguas de ancho ueste leste; y porque de allí al Estrecho de Magallanes es la tierra que puede haber poblada poca, y la persona a quien se diese antes estorbaría que serviría, e yo la voy toda poblando e repartiendo a los vasallos de vuestra Majestad y conquistadores, aquélla, muy humildemente suplico sea servido mandarme confirmar lo dado, y de nuevo hacerme merced de me alargar los límites della, y que sean hasta el estrecho dicho, la costa en la mano, y la tierra adentro hasta la Mar del Norte"[43]. A mayor abundamiento y procurando que de cualquier modo su demanda llegara a oídos regios,

escribió en igual fecha y parecidos términos a sus apoderados en la corte.

Carlos V demoraría más de la cuenta su respuesta -así debió estimarlo Valdivia- y preocupado éste tanto porque estimaba merecer en justicia lo que anhelaba, cuanto porque quería evitar que algún otro se le adelantara, determinó enviar cerca del monarca a un fiel amigo, el capitán Jerónimo de Alderete, para que gestionara personalmente y en su nombre la confirmación y ampliación que con encarecimiento solicitaba.

No contento con lo obrado y buscando adelantar en los hechos su empeño, decidió realizar acciones concretas de exploración y posesión más allá de los límites asignados a su jurisdicción. De esa manera, en la primavera de 1552, dispuso que Pedro de Villagra, uno de sus capitanes más capaces, traspusiera la cordillera de los Andes y explorara hacia el sur y el sureste en dirección al Estrecho y mar del Norte, en procura de información sobre el estado y calidad de la tierra, y el número y carácter de sus habitantes. Además, como correspondía, para que en su nombre y en el del rey tomase posesión de aquellas vastedades donde lo considerara conveniente. Simultáneamente dispuso que durante el verano entrante se aprestara una armada para una expedición por mar hasta el gran canal de Magallanes, de cuya boca occidental, en cuanto a características y situación, no había noción precisa en la Nueva Extremadura. Así podría cumplirse lo que antes no había conseguido hacer Pastene. Sobre una y otra disposiciones escribió dando cuenta al rey, por carta fechada el 26 de octubre de 1552.

En esta epístola abundó en razones acerca del porqué la Corona debía acceder a lo peticionado. En primer lugar, porque con la conquista y posesión del territorio se consolidaba la jurisdicción española sobre esta parte del Nuevo Mundo; en segundo, y recordando antiguas afirmaciones, porque de tal manera se franqueaba el acceso a la región de la especiería; y, por fin, porque "se podrá descobrir e poblar esotra parte del estrecho [...] que es tierra muy bien poblada", en referencia a la Terra Australis[44].

La empresa exploratoria de Villagra, si bien adelantó por tierras de ultracordillera no llegó a trasponer el río Limay, pues fue detenida en su marcha al sur cuando un emisario, a matacaballos, la alcanzó para dar noticias del alzamiento general de los mapuches y de la muerte de Valdivia en Tucapel, circunstancias trágicas que habían dejado al reino en gravísima emergencia y que hacían imperioso el retorno de los exploradores (1554).

En cambio, la empresa marítima sí que lograría cumplir sus objetivos al cabo de azarosas peripecias. Con ella se inició un interesante ciclo de navegaciones desarrollado desde la costa del Pacífico, fecundo en descubrimientos y reconocimientos, que significó un progreso considerable en la información sobre la realidad de la geografía magallánica.

Como había sucedido con la campaña confiada a Villagra, los aprestos para la expedición tomaron un año pues los recursos para el caso eran harto escasos en el reino, más aún si era marítima y de cierta envergadura. Sólo en octubre de 1553 estuvo lista una armada compuesta por una nave de mayor porte y dos menores, posiblemente bergantines. El comando de la expedición fue dado al capitán Francisco de Ulloa, teniendo a Francisco Cortés de Ojea y a Hernando Gallego como pilotos, posiblemente a cargo de las embarcaciones menores.

En la fecha indicada la flotilla zarpó desde el puerto de Concepción y luego de detenerse en el de Valdivia, dio inicio a la navegación propiamente exploratoria. Se descubrió sucesivamente el *golfo de Coronados* (boca del canal de Chacao); la costa occidental de la gran isla de Chiloé -que no fue bautizada- y luego la menor de *San Martín* (hoy Guafo). En esa latitud (44° S) se extravió una de las naves, continuando las otras dos el trayecto hacia el sur que, a poco navegar, las condujo a descubrir el archipiélago que nombró de *Nuestra Señora* (actual de los Chonos). De allí singlaron hasta una bahía de ese grupo insular situada en los 45° S, en donde los españoles pudieron observar con detenimiento a los indígenas canoeros que poblaban aquel territorio marítimo, quienes resultaron ser muy diferentes de los que habitaban la tierra firme de más al norte.

Prosiguiendo la derrota austral, las naves de Ulloa tocaron en un puerto que fue llamado de *San Esteban*, que se abre en la costa de la tierra de Diciembre de Magallanes (Taitao). Según parece, los expedicionarios habrían costeado en parte el quebrado litoral peninsular y el vecino de la costa continental, que vieron ser tierra, "alta, montuosa y fría", para luego navegar por las aguas del actual golfo de Penas.

Al avistar la primera costa del sur recibieron la poco favorable impresión inicial del territorio magallánico histórico: *tierra pelada, de unos riscos altos*, la describiría Hernando Gallego, caracterizando cabalmente el aspecto del abrupto litoral oceánico del archipiélago boreal (islas Guayaneco), escaso de vegetación en la parte expuesta al castigo permanente de lluvias y vientos. En esa costa, hacia los 48 grados y dos tercios, dieron con un puerto que brindó reparo a las naves y que fue bautizado de *Hernando Gallego*, tal vez en homenaje a su descubridor, y que podría corresponder a la actual bahía Dineley que se abre entre las islas Cabrales y Esmeralda del grupo occidental de Wellington.

Aquí, por causa que únicamente debe atribuirse a la rudeza climática que debieron enfrentar los navegantes, las embarcaciones se separaron para no volverse a encontrar. Forzoso es pues seguir sus correspondientes trayectos exploratorios para conocer sus distintos resultados.

La capitana continuó avante y en algún momento de su curso recibió la compañía de la tercera nave, aquella que se había perdido en la vecindad de la isla San Martín. Juntas navegaron, siempre bordeando el litoral magallánico, y hacia los 51° S creyeron encontrarse ante la boca occidental del estrecho de Magallanes, en verdad, bahía Salvación (9 de diciembre de 1553).

Por cierto, tal error de aproximación debe aceptarse, pues a treinta y tres años del suceso descubridor, aquella era la primera vez que se intentaba una penetración desde el occidente.

Así las cosas, las dos naves embocaron e iniciaron una penetración -que habría de ser históricamente la primera- en el dédalo archipielágico patagónico, con rumbo general hacia el naciente. A poco navegar, la capitana sufrió un percance (rotura de un mástil) que le impidió proseguir, por lo que Ulloa resolvió que el bergantín continuara explorando. Así se hizo en efecto, en parte con esa embarcación y en parte con un batel en el que el piloto Gabriel del Río se adelantó a descubrir. De ese modo "recorrieron grandes aberturas y quebradas de mar, y acometieron entrar por una que estaba murada de altísimas sierras nevadas", a la que se tomó por "la agostura

sombría del estrecho"[45]. No todos cuantos participaban en esa entrada fueron de la misma opinión, pues como afirma el padre Rosales, se contaba entre los tripulantes un flamenco que había participado en la expedición de Fernando de Magallanes y que porfió que aquel paso de mar no correspondía al estrecho verdadero, logrando convencerlos sobre lo errado de esa penetración.

La relación de esta parte final del trayecto descubridor de Ulloa, transmitida a la posteridad a través de Gerónimo de Vivar, es confusa, amén de escueta, lo que hace difícil la reconstrucción del curso seguido por las naves. No obstante, hay certidumbre de que la misma nunca llegó al estrecho de Magallanes, al revés de lo que durante tanto tiempo se creyó debido a una equivocada interpretación de sus noticias[46]. La probable penetración de Ulloa debió seguir, desde bahía Salvación, por el canal Concepción (al que Sarmiento de Gamboa con razón llamaría después *estrecho de Ulloa*), hacia el noreste; luego torciendo al este, por el canal Inocentes y angostura Guía, para continuar por el acceso al fiordo Peel. De tal manera, al contornear la prolongación austral de la península Wilcock, vieron en esa inflexión una engañosa similitud con la real *vuelta del Estrecho*, junto al cabo Froward. La máxima penetración exploratoria se alcanzó el 18 de diciembre, antes de comprobarse que aquel brazo de mar tenía próximo término al pie mismo de la cordillera de los Andes.

Al cabo de esta navegación el bergantín se reunió con la capitana y juntas las dos naves emprendieron el retorno al norte, llegando sin mayores contratiempos a Valdivia en los comienzos de 1554.

No obstante que infructuosa en consideración al objetivo geográfico previsto, la expedición de Ulloa merece con justicia el reconocimiento de su carácter descubridor. La misma fue la primera en navegar parte del laberinto archipielágico occidental y a través de esta experiencia pudo adquirirse la noción preliminar sobre aquel bravío territorio: abrupto, quebrado, constantemente lluvioso y poco acogedor para la vida humana -aunque sus trazas se advertían por doquiera-, y que sin embargo debió llenar de asombro a los navegantes no acostumbrados a esos paisajes tan fuertes, expresivos del vigor prístino de la naturaleza.

Es tiempo de reencontrarnos con la tercera nave que comandaba Hernando Gallego, que se separara de la capitana en bahía Salvación y sobre cuyas singladuras informan antecedentes hace poco revelados[47].

La relación correspondiente es no menos escueta que la de Vivar, pero sí lo suficientemente clara como para seguir el curso de navegación. Así, ocurrida la separación, el bergantín de Gallego siguió la costa hacia el sur encontrando al cabo de tres días "unas corrientes grandes que nos llevaron las aguas muy recio por la tierra y nos pareció estar cerca del Estrecho"[48]. En efecto, el 8 de diciembre los exploradores estaban justo en la boca occidental del gran canal, lo que comprobaron tomando la altura del sol, que les dio 52°, hecho lo cual la nave conducida por la corriente penetró por el brazo de mar, navegando ese día treinta y cinco leguas de su curso, esto es, prácticamente la totalidad del Paso Largo. "En otros dos días -relata Gallego- pasamos de la cordillera que tiene el Estrecho [la cadena montañosa que remata el cabo Froward] hasta dar en la tierra llana que está en a Mar del Norte"[49].

Visto su favorable curso, el piloto decidió continuar avante hasta alcanzar efectivamente la entrada oriental del estrecho de Magallanes. Se navegó al parecer

sin dificultades y se llegó hasta la boca misma, en cuya costa boreal se observó una cruz enramada, que no era otra que aquella levantada en 1526 por los náufragos de la *Sancti Spiritus* y advertida posteriormente por la gente de Alcazaba y Camargo. "Y de aquí, visto todo esto, acordé de dar la vuelta por causa de que no teníamos comida", concluiría su relación el ilustre piloto, quien de ese modo daba cumplimiento al encargo que Valdivia le hiciera a Francisco de Ulloa.

Provecho adicional de esa exitosa travesía exploratoria se tuvo con las observaciones recogidas por Gallego, referidas a las características que permitían conocer mejor el curso del canal interoceánico y noticias sobre los habitantes que poblaban sus márgenes, de los que capturó algunos para que en la Nueva Extremadura se los pudiera conocer y para que informaran respecto de los sucesos del país fretano. Al salir del Estrecho, además, Gallego pasaba a ser no sólo el primero en haberlo navegado de occidente a oriente, sino asimismo en viaje redondo.

En el regreso, al entrar al Pacífico, el bergantín fue arrastrado por un ventarrón hacia el sur, hasta los 55°, oportunidad que, no obstante lo azaroso de la circunstancia, hubo de dar a los marinos un nuevo barrunto de la posible discontinuidad de la tierra meridional del Estrecho. Un giro favorable en la dirección de los vientos permitió que la nave alcanzara un puerto de abrigo hacia los 53° 30' S, que se nombró *de San Alejo*, desde donde el 6 de enero de 1554 se emprendió el retorno definitivo, arribándose con felicidad a Valdivia luego de una semana de navegación. Allí Gallego y compañeros se enteraron del alzamiento indígena y de la muerte del gobernador Valdivia, sucesos que con razón mantenían alborotado al reino de Chile.

La desaparición imprevista del visionario conquistador tanto le impidió conocer los resultados de la accidentada expedición marítima, cuanto el exitoso fin que alcanzaría la gestión encomendada a Jerónimo de Alderete.

En efecto, este capitán tras laboriosas instancias consiguió que el rey Carlos acordara las mercedes que tan insistentemente había pedido Valdivia, expidiéndose para ello una real cédula que fue suscrita por el soberano en Arras el 29 de septiembre de 1554.

Este importante documento que habría de ser el fundamento jurídico del dominio que la Nueva Extremadura o Provincia de Chile pasaba a detentar desde entonces y para el futuro sobre la Patagonia, en especial sobre la Región Magallánica, expresaba en la parte que interesaba:

"El dicho capitán [Alderete] en nombre del dicho governador [Valdivia] nos ha ynformado que de los fines de la governación que por nos lestá señalada asta el estrecho de Magallanes ay ciento y setenta leguas poco mas ó menos de las quales el dicho governador tiene descubiertas mas de las ochenta, y nos ha suplicado en su nombre le hagamos merced de darle en governacion toda la dicha tierra que quél la descubra y pueble, y nos teniendo consideración a lo que está dicho y por la confianza que tenemos quel dicho don Pedro de Valdivia vsará en esto de la diligencia y fidelidad que a vsado en lo tocante á la dicha provincia de Chile lo avemos tenido como por la presente lo tenemos por bien no siendo en perjuicio de los límites de otra governacion y asi os encargamos y mandamos hagais hazer para ello las provisiones necesarias conforme á lo que en semejantes casos se acostumbra y señaladas de vosotros se darán á firmar a la serenisima princesa mi hija por que no se pierda tiempo en

enbiarlas á firmar de nos y proveereis que se den al dicho capitan Geronimo de Alderete para que las lleve".

Como para entonces habían transcurrido quince años desde la concesión hecha a Pedro Sancho de Hoz, para explorar, conquistar y poblar la Terra Australis, sin que el mismo manifestara interés alguno en tal sentido, tal derecho se entendió caducado, por lo que Alderete aprovechó para pedir para sí esa merced, lo que consiguió en virtud de la misma disposición real mencionada.

"Tambien nos a ynformado el dicho capitan Geronimo de Alderete de lo que toca al estrecho de Magallanes y quanto ymportaria á nuestro servicio acaballe de descubrir y poblarle de la otra parte del dicho estrecho y hazer algunas fuerzas en ciertos sitios que son muy convenientes para ello asi por hauerse entendidod que los portugueses tienen fin á poner alli el pié, como por la noticia que ay que cerca de allí ay cantidad de especiería que se podria coger y traer brevemente a estas partes que diz que seria de mucha utilidad é ynportancia para lo que toca á la navegacion del mar del sur y por las causas que estan dichas é otros respectos que á ello nos mueven, hauiendosenos consultado particularmente, no ha parecido conceder como por la presente concedemos al dicho capitan Geronimo de Alderete la governacion de la tierra que como dicho es está de la otra parte del dicho estrecho de Magallanes y asi os mandamos proveays se haga con él asiento y capitulación que se acostumbra hazer con los otros nuestros governadores que han ydo á conquistar y poblar nuevas tierras concediéndole la cantidad de tierra y todas las otras cosas que se acostumbran conceder á los nuevos conquistadores y dandoles las provisiones necesarias para la administración de la dicha governacion las quales señaladas de vosotros se darán á firmar á la serenisima princesa mi hija por que no se pierda tiempo en enviarlos á firmar de nos..."[50].

Llegada a España la noticia de la muerte de Valdivia, circunstancia que dejaba vacante la acrecida gobernación de Nueva Extremadura, Jerónimo de Alderete se apresuró en solicitarla al rey, lo que obtuvo tras prolongada insistencia y luego de superar no pocas dificultades opuestas por los consejeros reales. Al fin se le hizo justicia, al otorgársele tanto la gobernación indicada, ampliada en sus términos jurisdiccionales hasta el estrecho de Magallanes, como en la facultad para explorar y reducir la tierra austral del mismo. La real cédula que de modo irrevocable uniría a la Región Magallánica y el resto de la Patagonia con la Nueva Extremadura fue suscrita en Valladolid el 29 de mayo de 1555.

Ocurrida la muerte de Alderete, camino de Chile, sus sucesores en el gobierno del reino hasta el fin de la dominación española, recibieron su nombramiento en idénticos términos, de manera explícita en los primeros tiempos e implícita con posterioridad, circunstancia que de forma reiterada ratificaría aquella integración jurisdiccional, haciendo de las tierras meridionales -vale reiterarlo- parte inseparable del señorío del Reino de Chile.

Tras un lapso breve en que varios capitanes se disputaron la gobernación vacante, la recibió en forma García Hurtado de Mendoza (1557), quien apenas tomó posesión del cargo se ocupó de despachar una expedición al Estrecho en plan de exploración y de posesión del mismo y sus territorios. Al obrar así, no hacía más que ajustarse a los deseos reales expresivos de la premura con que la corona española consideraba

tales acciones para la consolidación de su dominio. Cabe mencionar que tal orden se le había impartido antes a Alderete por una cédula distinta a la de su nombramiento, aunque de igual fecha.

Hurtado de Mendoza entregó la responsabilidad de la doble misión al piloto Juan Ladrillero, tenido por el más competente que a la sazón había en las costas chilenas. Para el caso se armó una flotilla de tres naves, la *San Luis*, capitana, la *San Sebastián*, de mayor porte, y un bergantín de nombre desconocido, que según parece fue aparejado por cuenta de un tal Diego Gallego. En las naves principales se embarcaron como pilotos Francisco Cortés de Ojea, y los hermanos Hernando y Pedro Gallego, aquél con veteranía probada y meritoria en aguas australes.

Las naves zarparon del puerto de Valdivia en noviembre de 1557, en una navegación que no tuvo más incidencias iniciales de importancia que el naufragio del bergantín de Diego Gallego, que ocurrió sobre la costa de la península de Tres Montes, suceso que tempranamente sería recogido con valor toponímico en la cartografía chilena.

Cruzado el golfo de Penas, bautizado por los expedicionarios *ensenada del Alcachofado*, debido a la conspicua forma de algunos cerros costeros, aquéllos se encontraban entonces, transcurridas dos semanas de navegación, en el umbral de la Región Magallánica para dar comienzo a la que en dos siglos y medio habría de ser la más importante, prolongada y aventurada exploración del archipiélago sudoccidental patagónico.

Los barcos llegaron a la boca del canal Fallos debiendo enfrentar un temporal desatado que los separó definitivamente, tal como años antes y en distinta latitud había sucedido con las naves de Ulloa y Gallego. Todos los historiadores han coincidido en tratar como diferentes expediciones lo acontecido a partir de entonces a Cortés de Ojea y a Ladrillero.

El primero, con la nao *San Sebastián*, luego de aguardar el retorno de la capitana, determinó proseguir la derrota y exploración en busca de la boca occidental del estrecho de Magallanes. Lo hizo inicialmente costeando el archipiélago hasta llegar a un abra litoral situada entre los grados 50 y 51, que tanto pudo ser el estrecho Trinidad como el canal Concepción, y a la que tal vez debió confundir con la entrada del estrecho de Magallanes. Penetró por ella en plan de exploración con dirección al este por unas treinta leguas. Como las noticias sobre esta navegación son poco precisas, la determinación del rumbo seguido ha originado dos hipótesis de trayecto; según la primera, Cortés de Ojea habría cruzado el piélago hasta descubrir el fiordo Eyre. De acuerdo con la segunda (entrada por el canal Concepción), lo descubierto habría sido el fiordo Peel y sus brazos tributarios (Amalia, Calvo y Asia), interpretación que se ajusta más a la descripción que dejara el piloto hispano. En este caso no procede hablar de descubrimiento, pues parte al menos de aquella área había sido conocida por vez primera durante el viaje de Ulloa y del Río.

No debieron parar allí las singladuras exploratorias de la *San Sebastián*, siendo seguro que buscara distintos pasos en medio de ese maremágnum de islas, islotes y penínsulas, a través de un escenario sorprendente y siempre cambiante, aunque sin mayor provecho para el objetivo de la expedición, soportándose el castigo de vientos huracanados y la inclemencia de una lluvia torturante que no daba tregua, tanto que hubo tiempo en que los tripulantes no pudieron hacer fuego para cocinar su alimento.

En ese buscar a ciegas, se llegó hasta el archipiélago de la Reina Adelaida, o sea, a las inmediaciones de la boca occidental del Estrecho. Habiendo ordenado Cortés de Ojea que se observara desde un cerro elevado en procura de aquel anhelado avistamiento, nada se consiguió pues un horizonte de islas de todo tamaño se interponía ocultando su objetivo. Se ha afirmado que desde entonces datarla la creencia de haberse obstruido esa entrada, que difundirían los expedicionarios a su retorno y de la que se haría eco el poeta Alonso de Ercilla y Zúñiga en su poema *La Araucana*[51].

Al fin, luego de dos meses de navegación y zarandeo, Cortés llegó con su buque en muy mal estado hasta un puerto del estrecho Trinidad, en la vecindad de la boca del canal Picton. Allí el piloto ordenó desarmar el barco y con sus restos se construyó una embarcación de menor porte que bautizó *San Salvador*. Con ella decidió zarpar de regreso cuando promediaba el invierno de 1558. Cortés de Ojea aprovechó el canal Picton para salir al océano, logrando arribar a Valdivia el 1º de octubre.

En cuanto al capitán Ladrillero, al que se daba definitivamente por perdido, viéndose solitario con su nave al cabo del temporal que provocara la separación, ordenó zarpar hacia el sur, penetrando por el canal Fallos para salir por él al Pacífico hacia los 49° S y proseguir a la vista de la costa hasta la entrada del canal Concepción. Variando entonces el rumbo al NNE, fue a dar en curso casi rectilíneo hasta el fondo del fiordo Eyre, en el límite del distrito altoandino del Hielo Patagónico Sur. Devolviéndose sobre parte de su rumbo, dio con el largo canal hoy llamado Messier al que siguió hasta su término septentrional en el golfo de Penas. Esta zigzagueante derrota debe explicarse únicamente por razón de búsqueda de la nao de Cortés de Ojea, con cuyos errabundos trayectos es posible que se cruzara más de una vez. En seguida, infatigable, Ladrillero puso nuevamente rumbo al sur, esta vez probablemente por el litoral exterior del archipiélago y fue a surgir en el puerto que bautizó *de San Lázaro* y que corresponde a la entrada del estrecho Nelson. Penetró y se internó explorando un canal tras otro, y en ese singlar inacabable llegó hasta el fin del canal Unión, donde advirtió características orográficas e hidrográficas que debieron recordarle la noción que tenía sobre la "vuelta del estrecho de Magallanes" y que le movieron a seguir explorando hacia el interior hasta cruzar la barrera andina. Fue a dar, sorprendido, a un distrito marítimo que de primera debió confirmarle su sospecha inicial de ser tal vez aquel curso el buscado Estrecho. Pero luego de explorar en vano en busca de una continuación marítima hacia el este en ese abanico de canales y fiordos que se abre en el golfo Almirante Montt, trayecto que la toponimia náutica grafica en parte de modo elocuente: seno *Poca Esperanza*, bahía *Desengaño*, fiordo *Obstrucción* y fiordo *Ultima Esperanza*, dispuso el regreso a la bahía de San Lázaro. El ilustre marino con esas ajetreadas singladuras acababa de revelar para el conocimiento geográfico el admirable distrito de Ultima Esperanza, único que en tal carácter tiene desarrollo en la vertiente oriental de los Andes.

Tantas idas y venidas en un medio natural inclemente, que habrían bastado para colmar la paciencia de un nauta veterano, parecieron no perturbar el ánimo del tenaz capitán explorador, empecinado en dar con esa inhallable entrada occidental del estrecho de Magallanes, propósito principal de su misión. Viene al caso preguntarse por qué Ladrillero realizó la penetración exploratoria por esta latitud, estando acompañado por Hernando Gallego quien, por su anterior experiencia, conocía que

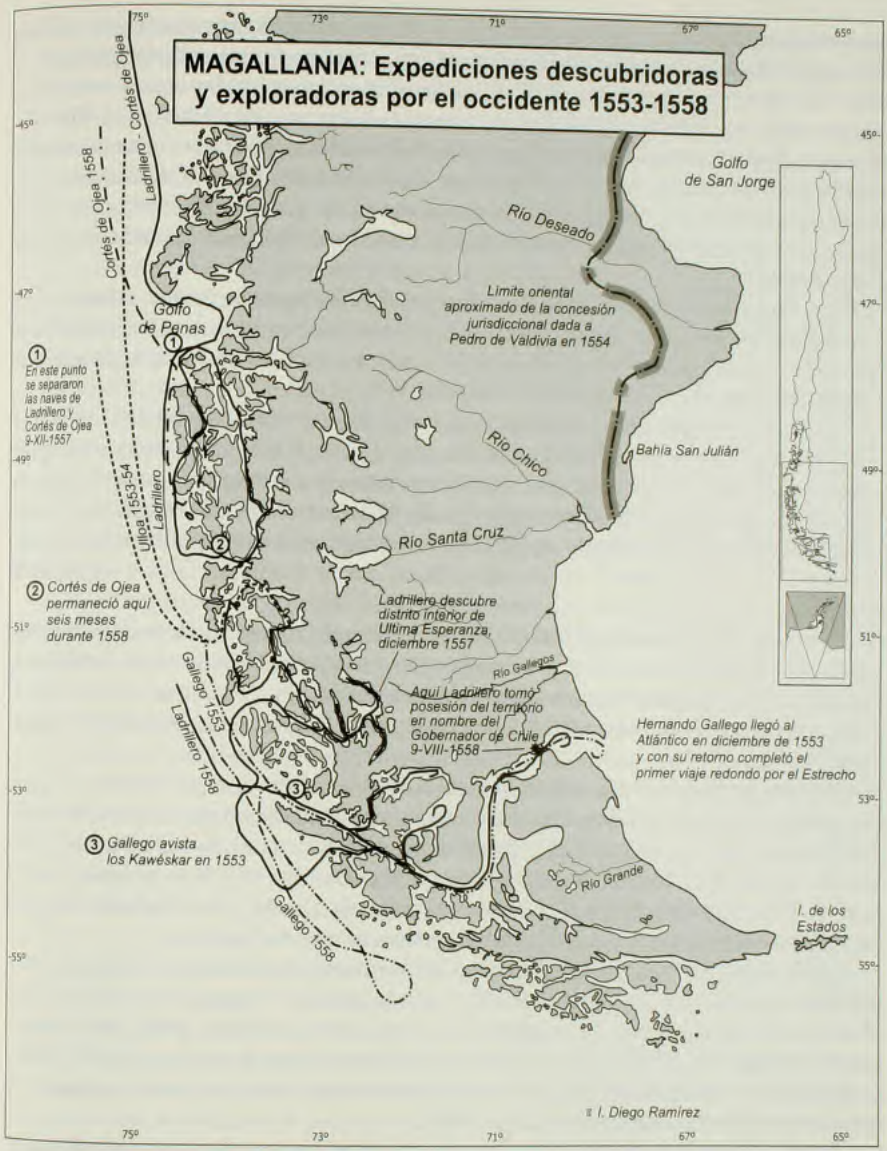
el estrecho de Magallanes se abre hacia los 52° y minutos. Para resolver la cuestión cabría conjeturar que el capitán intentaba averiguar si en aquel laberinto de canales habría alguno que franquease el acceso a aquel estrecho por el norte, posibilidad que su quebrado litoral debió sugerir a Gallego durante el regreso.

Una vez que la *San Luis* retornó al litoral del Pacífico, puso rumbo al SSE siguiendo su inflexión general, pero por ignorada causa sobrepasó la entrada del Estrecho y continuó al meridión. Advertido del curso errado que seguía tentó penetrar por entre un dédalo de islas (bahía Otway) y navegó adentro hasta encontrar un puerto seguro que nombró de *Nuestra Señora de los Remedios*. Allí, necesitados los cuerpos y espíritus de un restaurador reposo y el buque de una conveniente recorrida, permanecieron los españoles por cuatro meses, entre el 22 de marzo y el 22 de julio de 1558, circunstancia que explica suficientemente el sugerente topónimo. Esta invernada, en un paraje que de seguro no es de los más favorables para tal efecto, de entre cuantos pueden encontrarse en el territorio occidental magallánico, no ha dejado de llamar la atención de algunos historiadores. Sólo el grado de agotamiento físico y de tensión anímica en que debieron hallarse esos navegantes esforzados después de tantos meses de voltejeo, justifica aquella detención prolongada como algo impostergable.

Repuesta la gente y compuesta en lo indispensable la embarcación, Ladrillero ordenó navegar adelante por el actual canal Abra, rumbo que le permitió acceder ¡al fin! al Paso Largo del Estrecho. La *San Luis* siguió entonces apegada al litoral sur con rumbo SE; sin embargo al enfrentar la "vuelta del Estrecho", en vez de doblar en curso seguro mantuvo el rumbo que llevaba, lo que nos persuade sobre las intenciones exploratorias amplias que inspiraban la navegación: es evidente que el insigne marino procuraba acumular el máximo de información posible sobre una geografía, cuyo carácter endiablado y revuelto conformaba una sorpresa constante. Pasado el seno Magdalena pudo descubrirse el desfiladero marítimo conformado por los canales Gabriel y Cascada que separan la isla Dawson de la península fueguina Brecknock, y luego el extenso fiordo del Almirantazgo en el corazón mismo de la Tierra del Fuego. Devolviéndose, Ladrillero exploró el sur de Dawson y en seguida pasó por el actual canal Whiteside navegando en derechura al norte por el Paso Ancho del Estrecho; tomó la Segunda Angostura y alcanzó el 9 de agosto el saco marino que se forma entre aquélla y la primera. Durante estas singladuras, como en el transcurso de las anteriores, el notable marino fue tomando debida nota de las particularidades geográficas de los lugares descubiertos o explorados, y fue preparando con acuciosidad un derrotero para uso de futuros navegantes, sin dejar de observar con atenta mirada a los habitantes con los que por doquier se iba topando.

En el lugar indicado, la *San Luis* se detuvo frente a la costa septentrional, en un punto situado a cuatro leguas de la Mar del Norte, según la estimación del propio Ladrillero, esto es, del acceso oriental a la Primera Angostura, lo que lleva a situarlo en la proximidad de punta Barranca. Allí se bajó a tierra para realizar, con la solemnidad que el caso requería, la posesión del territorio de acuerdo con las instrucciones oportunamente recibidas, labrándose para memoria el acta testimonial de rigor, que por su trascendencia debe transcribirse:

"Yo Luis Mora, Escribano de esta Armada Real del Estrecho de Magallanes doy fe y verdadero testimonio a todos los Señores que la presente vieren como en nueve



dias del mes de Agosto de mil e quinientos e cincuenta y ocho años, el Capitán Juan Ladrillero Jeneral de la dicha Armada, estando surtos en esta punta de la Posesión el dicho Jeneral saltó en tierra y echó mano a su espada e cortó unas ramas, e dijo que tomaba posesión en aquella tierra a vista del Mar del Norte en nombre de su Majestad y de su Excelencia e de su muy caro e muy amado hijo don García Hurtado de Mendoza Gobernador y Capitán Jeneral por Su Majestad en las Provincias de Chile,

sin contradicción alguna y este dicho día, el dicho Jeneral, juntamente con su piloto Hernán Gallego tomaron la altura en cincuenta y dos grados y medio larguillos, y el dicho Jeneral tomó juramento al dicho piloto el cual declaró haber tomado la altura como dicho es, a todo lo cual fueron presentes Francisco de Brihueza, y Melchor Cortez y Pedro Cantero e de pedimento de dicho Jeneral y porque conste la verdad doy la presente que es fecha en esta punta de la Posesión a nueve días del mes de Agosto de mil e quinientos e cincuenta y ocho años y por ende fize este mío signo seguro que es a tal en testimonio de verdad.- Luis Mora. Escribano de la Armada por Su Majestad"[52].

Con este suceso trascendente se ratificaba el título precedente que aseguraba la jurisdicción de la gobernación chilena sobre los territorios australes del continente americano. Juan Ladrillero había dado de tal manera cumplida satisfacción al sostenido anhelo del visionario fundador Pedro de Valdivia[53].

Concluida la ceremonia posesoria y reembarcados los que habían sido sus protagonistas y testigos, la *San Luis* levó anclas y navegó la Primera Angostura y en seguida parte del saco oriental por el que se origina la abertura continental y donde se entremezclan las aguas fretanas con las del Atlántico. Realizada aquella necesaria travesía, el meritísimo capitán juzgó que su cometido podía darse por bien terminado y ordenó "la vuelta para ir a dar razón de lo hecho mediante Dios y su bendita Madre"[54].

En el viaje de retorno Ladrillero continuó elaborando la descripción y derrotero del Estrecho, consignando rumbos, accidentes o puntos de referencia notables, tenederos, recursos, tiempos, épocas propicias para la navegación, etc. "Para que los que por él hubiesen de ir e venir [...] y para que los navegantes tengan más claridad por donde se dirijan"[55].

Arribada la *San Luis* a la proximidad de la isla Carlos III, bien por causa fortuita o por razón de un incontenible afán exploratorio, en vez de seguir por el paso tortuoso del Estrecho, derivó hacia el NNO, penetró por el actual canal Jerónimo y descubrió el mar interior de Otway. Retomada la ruta y al promediar el curso del Paso Largo, una nueva penetración hacia el norte condujo al hallazgo del golfo de Xaultegüa, del canal Gajardo y de otro extenso espejo de aguas, el mar de Skyring.

Vuelto al Estrecho, Ladrillero dio por definitivamente terminada su colosal aventura náutica, saliendo con felicidad al Pacífico a principios de marzo de 1559. Durante el trayecto hacia Valdivia la meritoria *San Luis* (50 toneladas) debió soportar el postrer castigo de los elementos, arribando casi desarbolada a aquel puerto. Es fama, inclusive, que consiguió hacerlo con una tripulación diezmada y exhausta, lo que le da un carácter heroico a la empresa de Ladrillero.

Tiempo después el gobernador Hurtado de Mendoza se dirigió al rey Felipe II para participar el cumplimiento de la instrucción superior de marras, expresando que "conociendo lo mucho que para ello [el real servicio] importaba que se descubriese el Estrecho de Magallanes, como su majestad lo avía mandado envié á hacer el dicho descubrimiento y navegación con un capitán de mucha plática y de experiencia, y con dos navios y un vergantín y lo descubrió hasta pasar el Mar del Norte y truxo relación de como se podía navegar con mucha facilidad..."[56].

Así, a través de este párrafo avaro, que no trasunta su magnitud, complejidad

y dificultades, el poderoso monarca pudo enterarse de la aventura exploratoria protagonizada por oscuros súbditos encabezados por un veterano magnífico y tenaz, que había tenido por teatro geográfico el sur del Nuevo Mundo.

Ladrillero y compañeros habían desarrollado en verdad, del modo sucintamente expuesto, uno de los capítulos más honrosos en la empresa del conocimiento de la geografía americana. Dejando de lado las dificultades que debieron superarse por la escasez de recursos, la contrariedad de los elementos naturales y por la circunstancia de navegarse por mares en buena parte ignotos, se decuplicó cuando menos -sin exagerar- la información que se poseía previamente. El enriquecido acervo comprendió aspectos geográficos, hidrográficos, náuticos, naturalistas y etnográficos que se resumieron en un documento notable: *Descripción y Derrotero del Estrecho de Magallanes*.

En conclusión, ninguno antes, excepción hecha del ilustre descubridor lusitano, y nadie después hasta contar dos y medio siglos, consiguió hacer lo que el insigne Juan Ladrillero realizó en materia de aumento del saber náutico y geográfico meridional.

De otra parte, si para confirmar la jurisdicción de la gobernación chilena sobre el territorio magallánico era menester añadir descubrimientos y relevamientos geográficos como expresiones de posesión, Ladrillero y Cortés de Ojea habían colmado con creces la medida.

Pero el resultado documental de aquella memorable expedición tuvo un paradojal destino: el archivo secreto de España, y con ello, por largo tiempo, el desconocimiento virtual de sus contemporáneos y la posteridad.

Por cierto, cuando los oficiales de la Casa de Contratación recibieron y conocieron aquel acabado trabajo que daba cuenta sobre el ámbito meridional americano y que proporcionaba señas precisas de cómo navegar con seguridad sus mares, entendieron que se trataba de una información valiosa que debía ser vedada al conocimiento de naciones extrañas, máxime si enemigas como lo eran los reinos de Inglaterra y Francia, a fin de precaver cualquier penetración perturbadora en aquellas remotas tierras y aguas del Pacífico suroriental, devenidas en coto exclusivo de la corona hispana. Si aquéllos pudieron preocuparse con la información que tenían entre manos, cuanto más debieron estarlo los consejeros de Indias una vez que la misma llegó a su conocimiento. Hay un precedente que permite conocer su opinión sobre la materia.

En efecto, en mayo de 1558, a raíz de una petición que le elevara el capitán Pedro Menéndez[57] para explorar el estrecho de Magallanes y conquistar la tierra situada al sur del mismo, el rey requirió el parecer del Consejo de Indias. Sus integrantes, ignorantes de la exploración que por ese tiempo desarrollaba Ladrillero, si bien no se pronunciaron derechamente porque se favoreciera o se desechara la petición, dejando la resolución librada al arbitrio real, abundaron en razones sobre la inconveniencia de acogerla, tal y como lo habían hecho con anterioridad al serles recabada su opinión respecto de la solicitud hecha al monarca, con idéntico objeto, por Jerónimo de Alderete.

Había preocupado a los consejeros que estando por entonces "muy quieta y pacífica toda la Mar del Sur, la cual no se navega sino sólo por los naturales de V.M., y si el dicho Estrecho se navegase y descubriese, podrían entrar por él navíos de franceses y de otros enemigos y robarían todas las costas de Chile y del Perú y podrían llegar

hasta la Nueva España por la Mar del Sur, y aun podrían ocupar algunas tierras que al presente no están subjetadas ni pobladas por los vasallos de V.M., y se ternía el trabajo que agora se tiene en la Mar del Norte en defender de los franceses las naos que vienen cargadas de oro y plata y de otras mercaderías"[58]. Además -habían razonado esos sesudos personajes-, existía riesgo cierto en ello, pues aun poblado y fortificado el Estrecho no podría evitarse que alguno se colase, "y demás de esto, la tierra questá de la otra parte del Estrecho *podría ser que fuese isla*[59] y descubriéndose y boxándose, la navegación estaría libre para se navegar la Mar del Sur, sin entrar por el Estrecho, por donde no serviría de nada haberse hecho fortalezas para prohibir la entrada dél"[60].

Queda visto que para los altos consejeros reales cualquier progreso que se tuviera en la navegación fretana como en el conocimiento de sus tierras aledañas, sólo podría redundar en perjuicio de España. Todo lleva a pensar que semejante predicamento mantenía su vigencia al tiempo de enterarse los dignatarios sobre la expedición e informe del capitán Ladrillero.

Se reservó entonces aquella noticia -aun para los propios navegantes españoles- y se la guardó bajo llave en oculta gaveta. Tan bien lo fue, que se olvidó su existencia y con ello la memoria misma del suceso exploratorio que le había dado origen. Poco más de dos siglos después fue encontrado el importante documento y sólo entonces pudo saberse de los pormenores de la olvidada hazaña de Juan Ladrillero y compañeros.

Por otra parte, en lo inmediato, las expediciones de Ulloa y Gallego, de Ladrillero y Cortés de Ojea dejaron un resultado desalentador, como fue el de llamar a la realidad a los españoles que poblaban la naciente gobernación de Chile respecto de las tierras meridionales, especialmente sobre las que corrían al sur del grado 44. En ellas no había especias, como algún alucinado pudo creerlo antaño, ni metales preciosos según se había asegurado, ni siquiera un clima tolerable para la vida humana. La noción que se divulgaría paulatinamente por boca de los retornados -y que permanecería en la memoria popular- hablaría de tierras bravías, hombres primitivos y paupérrimos, y un clima infernal. Con esa realidad y los problemas consiguientes que derivaban de la ímproba tarea del sometimiento de los mapuches, serían poquísimos quienes soñarían con nuevas poblaciones allende lo fundado por Valdivia.

Entre ellos debió estar Hurtado de Mendoza, pero su proyecto, si lo hubo como parece, fue interrumpido con su remoción. Años después fue retomado por su sucesor, Francisco Villagra, quien instruido especialmente por el rey para adelantar en la conquista austral, inclusive hasta "las tierras que hay de la otra parte del Estrecho", a fin de tomar posesión de ellas, procuró dar debido cumplimiento a tan importante disposición real[61].

Aunque por causa involuntaria Villagra debió dilatar el cumplimiento de aquel importante cometido, escribió al soberano el 27 de febrero de 1561, asegurando que así lo haría: "...llegado que sea á aquel Reino [...] me ocuparé en cumplir lo que V.M. me manda, que es descubrir y poblar hasta el Estrecho y llegar a la Mar del Norte, donde, espero en Nuestro Señor y en ventura de V.M. que he de hallar puerto para ir por allí a España, que será la cosa de que más provecho pueda resultar, así á estos reinos como á esos y segun la gran nuestra noticia que tenemos de esta tierra, ha de ser tanta y tan buena y tan rica que, allende de que habrá para poder dar de comer

a los que la ganaren y descubrieren ninguna cosa terná V.M. en estas tierras que más principal sea ..."[62].

De esa manera, en fecha indeterminada que ha de situarse entre 1561 y 1563, envió expediciones que tuvieron por objeto el conocimiento y conquista de las Provincias de Chiloé y Trapananda, ésta situada al oriente de la cordillera de los Andes y al sur de la llamada Provincia de la Sal recorrida antaño de modo parcial. La primera fue la encomendada al capitán Juan López de Porres, quien a fines de 1561 desembarcó en la isla de Chiloé, constituyéndose de tal suerte en su descubridor. Se sabe también del viaje de un navío que se dirigió hacia esa todavía en gran parte ignota región, al mando de Pedro de Villagra, hijo del gobernador, a quien acompañaba el yerno del mismo, Arias Pardo Maldonado. El navío singló tal vez por aguas del golfo de Corcovado y en algún punto de la costa continental los expedicionarios tomaron posesión de la vasta zona comarcana a nombre del rey y del gobernador de Chile. Cumplido este fundamental acto, la embarcación prosiguió al sur por tracto indeterminado, rumbo del estrecho de Magallanes, desconociéndose la latitud extrema a la que pudo alcanzar.

Con la relación favorable que los expedicionarios hubieron de traerle, el gobernador Villagra determinó conocer personalmente esas halagüeñas tierras meridionales, y de tal modo dispuso un nuevo viaje que él condujo hasta las tierras de Chiloé.

Su muerte interrumpió por entonces el propósito poblador que, según parece, debía seguir un curso jalonado hasta concluir en el estrecho de Magallanes. Sin embargo, su sucesor Rodrigo de Quiroga también manifestó su interés por tal materia, aunque con una variante: vista la dificultad que presentaba el acceso marítimo por el occidente, debía intentarse una penetración por tierra firme, marchando por el oriente andino hasta la región austral.

Obrando en tal sentido, Quiroga designó en julio de 1565 al capitán Juan Pérez de Zurita como su lugarteniente general y lo instruyó puntualmente para que preparase una expedición destinada al "descubrimiento e población de la dicha tierra que está y estuviere poblada de naturales de la otra parte de la cordillera este oeste hacia la Mar del Norte, sur y hasta el Estrecho de Magallanes por la otra parte de la dicha cordillera, donde se incluyen las provincias de Saltrapananda y las noticias de César que comiencen en la forma susodicha desde el paraje del río Maule en adelante hacia el dicho Estrecho"[63]. Aunque esta importante comisión no llegó a realizarse, su explícito y definido propósito conforma un antecedente de interés cierto, que informa de la preocupación del gobierno de las Provincias de Chile y demás por la Región Magallánica.

No menos importante de consignar es la opinión del licenciado Lope García de Castro, en su carácter de presidente de la Audiencia de Lima, a cargo del gobierno del Perú, quien el 12 de enero de 1566 consideró conveniente dirigirse al rey Felipe II para representarle la necesidad de establecer una Audiencia en Chile, a la cual debía darse "por distrito toda la gobernación de Chile hasta el Estrecho de Magallanes"[64]. Sabido es que así sucedió en efecto al año siguiente, ajustándose sus límites a lo propuesto, en perfecta consonancia con los que ya eran los propios de la gobernación.

Si Quiroga no había tenido éxito en su propósito por el lado oriental, en cambio consiguió adelantar por el occidental y marcar un jalón importante en la conquista

austral, al fundarse por Martín Ruiz de Gamboa la ciudad de Castro, en la parte costera central de la isla de Chiloé, enfrentando las aguas del golfo de Corcovado (1567). Esta fundación habría de ser la más meridional del reino y, con todo, el postrer esfuerzo por extender la jurisdicción hispano-chilena hacia el distante Magallanes.

Entrado el tercio final del siglo XVI aflojaría de manera notoria el interés por la Región Magallánica, en lo que se refería a su conquista y poblamiento, vistas las dificultades que conllevaba la empresa, como las prioridades que surgían de la formación y ordenamiento del reino. En cambio, el remoto territorio mantuvo su importancia estratégica, pues había convencimiento entre gobernantes y gente principal en cuanto que el estrecho de Magallanes era "la puerta y la vía" que debía franquear un acceso más conveniente para la recepción de los auxilios necesarios para el afianzamiento, pacificación y adelanto de las Provincias de Chile.

Así se había anticipado a representarlo al rey en 1564 el cabildo de la ciudad de Valdivia, al hacer ver la importancia que tenía la navegación y descubrimiento del Estrecho para el servicio real y el provecho de la gobernación de Chile[65]. De igual manera lo hicieron, exponiendo distintas razones, el licenciado Alvaro García de Navia, en 1567; el maestre de campo Lorenzo Bernal del Mercado, hombre de mucho prestigio, en 1569; el doctor Melchor Bravo de Saravia, presidente de la Real Audiencia y gobernador de Chile, y el pleno de ese mismo tribunal, en 1571; y Juan de Matienzo, vecino de Valdivia, en 1573.

La Corona debió considerar con prudencia tantas sugerencias y peticiones, sopesándose por el Consejo de Indias y por los oficiales de la Casa de Contratación las razones en pro y en contra para determinar si en verdad debía favorecerse aquella empresa. Sin embargo de las informaciones antiguas y modernas de que disponía acerca de las condiciones de la navegación por el estrecho de Magallanes, había conciencia del riesgo seguro que la misma involucraba, como lo probaba la experiencia de las armadas que antaño lo habían intentado. Además y no menos importante como factor de ponderación era la ligazón mercantil que se había establecido entre la metrópoli y Lima, vía istmo de Panamá, que indudablemente se habría visto afectada en su poder virtualmente monopólico, si se permitía una nueva ruta de tráfico que, con seguridad, habría sido de difícil control. Más de algún empeño disuasivo debió hacerse, sin duda, para evitar que se alterara la situación existente y se derivara, de ese modo, un eventual perjuicio para los intereses comprometidos. Por fin, según se ha visto, había recelo de que tal emprendimiento concitara el interés de otras potencias y de esa manera se sucedieran perturbaciones en los dominios españoles del Pacífico.

Ciertamente, esta última conjetura no era excesiva. Hay indicios que así lo sugieren. Esteban Berzón, vecino de Medina del Campo, dirigió en 1570 un memorial al rey en el que exponía la alta conveniencia que existía en cuanto a poner fin al desamparo en que se hallaban las tierras del estrecho de Magallanes, poblándolas y fortificándose el paso, pues -insistía- había sabido de gestiones de ingleses ante Portugal en procura de pilotos con experiencia en la navegación de las costas del Brasil hasta el Estrecho[66].

Esa información, que obraba en poder de los oficiales de la Casa de Contratación de Sevilla y tal vez otra de semejante índole, debió ser determinante para que no se acogieran las representaciones mencionadas y se diera por entonces largas al asunto.

Primó así para la Corona, como lo ha señalado Villalobos, el concepto de *mare clausum* en lo tocante del estrecho de Magallanes y el Pacífico[67]. Pero no sería por mucho tiempo, pues circunstancias derivadas de la política europea y su repercusión en el Nuevo Mundo darían término a su vigencia. En verdad, tan descomunal espacio geográfico era incontrolable, pues al mismo se podía acceder por distintos rumbos, circunstancia que tarde o temprano buscarían aprovechar los enemigos del imperio español.

De ese modo, algo después, en 1579, cuando el arribo de Drake al Pacífico causó tanto alboroto, el control del Estrecho como factor de seguridad para los dominios hispanos en el occidente americano apareció como una necesidad evidente. Entre quienes así lo juzgaron estuvo Martín García Oñez de Loyola, a la sazón corregidor en Potosí, el que para el efecto escribió al Consejo de Indias, manifestando que se había ofrecido al virrey del Perú para hacer "alguna jornada para el descubrimiento, fortificación y seguridad de aquel paso"[68]. Está visto que su apreciación sobre la materia era la de un hombre de visión amplia, cual la habían tenido Valdivia y algunos de sus sucesores. De allí que, años más tarde, cuando investía la condición de gobernador de Chile, concibiera un plan para hacer efectiva la jurisdicción hasta el estrecho de Magallanes y costa del Mar del Norte, litoral donde pensaba que debía establecerse una población que facilitara las comunicaciones con la metrópoli[69]. Para ello entraba en sus cálculos la presunta tranquilidad en que veía al reino, sentimiento que no demoró en revelarse engañoso con el alzamiento general de los mapuches que causaría enormes males. Con su muerte, acaecida en medio de las lamentables circunstancias que se sucedieron a contar de 1598, desapareció toda posibilidad de hacer efectivos esos proyectos.

Está visto así que hasta el tiempo final del siglo XVI, la Corona había dispuesto únicamente en favor de la gobernación de Chile en lo tocante a concesiones en el extenso ámbito territorial terminal del continente, esto es, en beneficio de Valdivia y sus sucesores, lo que había motivado tantos proyectos y acciones sin estorbo de terceros.

Ello viene al caso, porque en simultaneidad el monarca había hecho otras concesiones sobre parte del territorio vecino al Atlántico, al sur del río de la Plata hasta el golfo de San Jorge, que no afectaron la jurisdicción oriental de Chile. Tales las entregadas en 1557 a Jaime Rasquin y posteriormente, al vacar la titularidad de la misma, a Juan Ortiz de Zárate, quien tampoco formalizó la ocupación de la franja litoral disponible (1570)[70]. Desde entonces dicha región fronteriza situada entre el límite de la concesión de Valdivia y el océano, permanecería desocupada por dos siglos, circunstancia recogida por la cartografía con la mención de *Costa desierta de Patagonia*. De allí que las reiteradas menciones a la "Mar del Norte" en las comunicaciones oficiales se referían al sector de costa más o menos extenso que la línea delimitatoria de marras, dejaba al occidente de su imaginario punto de penetración oceánica, bajo la jurisdicción del Reino de Chile.

Para la octava década del siglo XVI y al cabo de treinta años durante los cuales tuvieron ocurrencia las distintas acciones conocidas, había quedado establecida de modo definitivo e irrevocable una relación de pertenencia de la Región Magallánica a la gobernación de Chile. Ello no obstará, con todo, a la atenuación de dicha vinculación

en el porvenir, en la medida que los asuntos internos en la parte del territorio efectivamente conquistado y poblado se vayan haciendo cada vez más complejos, en especial por lo demoroso de la pacificación, pero nunca llegará a perderse y, de cualquier modo, perdurará la noción de pertenencia.

Imponiéndose sobre el pensamiento fundacional de Valdivia, esas circunstancias y el consiguiente y progresivo acomodo al que iba forzando la conformación física, fueron determinantes para que el vasto territorio jurisdiccional original, paulatinamente, pasara a entenderse diferenciado en tres partes: el *Chile propio*, al occidente de los Andes, entre el límite con el virreinato del Perú y Chiloé; *Cuyo* o *Chucuito*, esto es, las provincias del oriente andino, hasta el río Diamante por el sur; y la *Tierra Magallánica*, que se extendía vasta desde los lindes meridionales de las otras dos partes del reino hasta allende el estrecho famoso. Las primeras constancias de esa diferenciación se dieron en relaciones escritas en las postrimerías del siglo XVI, circunstancia que sería recogida y consagrada por la subsiguiente producción cartográfica[71].

Notas del capítulo II

[1] J.T. Medina, *El descubrimiento del Pacífico. Vasco Núñez de Balboa, Magallanes y sus compañeros*, Santiago, 1920, pág. XLV.

[2] Enrique de Gandía "El Estrecho de Magallanes en los mapas anteriores a su descubrimiento" (Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional), Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires, 1974 y Paul Gallez, "Das Geheimnis des Drachenschwanzes", Berlín, 1980.

[3] La gacetilla de la casa Fugger fue conocida a partir de 1839, luego que Alexander von Humboldt la difundiera en el ambiente científico europeo. Su contenido pronto suscitó controversia entre historiadores y hubo quienes tuvieron por apócrifo al documento. En 1895 se descubrió el manuscrito original en el Archivo Fugger de Augsburgo con lo que quedó demostrada su autenticidad, aunque ha persistido la distinta interpretación que se ha dado al viaje de Lisboa y Froes.

[4] Debemos aclarar que si hoy "mapa" y "globo" son conceptos distintos de representación cartográfica plana o esférica en su caso, no lo eran en el siglo XVI, en que se tenían por sinónimos.

[5] Maximiliano Transilvanus, "Relación de cómo y por quién y en qué tiempo fueron descubiertas y halladas las islas Molucas, donde es el propio nacimiento de la especiería, las cuales caen en la conquista y marcación de la Corona Real de España" (En Martín Fernández de Navarrete, Colección de los Viajes y Descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV. Tomo IV Expediciones al Maluco, Apéndice, Párrafo 3, pág. 232, Buenos Aires, 1946).

[6] Este entró designado por el Rey, en reemplazo de Faleiro que se desistió del viaje.

[7] La pérdida de tres naves en el transcurso de la expedición y la deserción de una cuarta, podrían llevar a estimar como desastre financiero el resultado final de la expedición magallánica. Pero no fue así, pues sólo las especias con que llegó abarrotada la pequeña Victoria al retornar a Europa pagaron con creces los costos y dejaron utilidad a los inversionistas. Cristóbal de Haro vendió las 25 ó 26 toneladas de especias en la enorme suma de 7.890.434 maravedíes, o sea prácticamente el costo completo de la expedición.

[8] El origen del nombre ha sido materia de controversia. Aunque hasta el presente la generalidad de los historiadores ha aceptado su asociación con la característica física del gran tamaño de los pies de los aborígenes -derivada de las huellas que calzados dejaban en la nieve-, hay razones fundadas para creer que Fernando de Magallanes se inspiró en el gigante Patagón, personaje de la novela Primaleón, obra publicada en 1512 y que había gozado de gran popularidad en la España de aquel tiempo. Por cierto, a la vista de los indígenas vestidos con pieles y de costumbres bárbaras, poblando un territorio de características singulares, Magallanes no necesitó de un gran esfuerzo de imaginación para asociarlos con el personaje epónimo.

[9] Diario del Piloto Francisco Albo (En Colección Documentos Inéditos para la Historia de Chile (en adelante C.D.I.H.Ch.), tomo I, pág. 21., Santiago, 1888).

[10] J.T. Medina *op. cit.* pp. CCXXXVI y CCXXXVIII. El gobernador de Ternate, Antonio de Brito, hizo posteriormente referencia al suceso, en carta dirigida al rey Manuel de Portugal mencionando el 21 de octubre como día de ocurrencia del mismo (C.D.I.H.Ch. I pág. 326).

[11] En diciembre de 2002 se inauguró en monte Dinero un hito recordatorio del doble suceso histórico: el hecho de haberse pisado por vez primera por un europeo el futuro suelo chileno y, más importante, el principio del descubrimiento del Estrecho y de Chile por el sur.

[12] No es aventurado pensar, conocidas como eran las prácticas de la época, el espíritu cristiano y la presencia de religiosos en la expedición, que tal acción de gracias se hiciera en la forma de un Te Deum, acto del ritual católico apropiado para las circunstancias, o aun de una misa solemne. De haber ocurrido así, ésta sería la primera misa celebrada en el Estrecho y en el futuro territorio chileno.

[13] En Fernández de Navarrete, *op. cit.*

[14] La pobreza informativa de las fuentes que se refieren al viaje de Magallanes, particularmente en lo tocante a la navegación descubridora del Estrecho, obliga a suplir con conjeturas razonables tal carencia a fin de hacer posible el seguimiento del largo trayecto exploratorio.

[15] Antonio de Herrera, en Navarrete, *op. cit.*, pág. 42.

[16] Primer viaje en torno del Globo (Buenos Aires - Santiago de Chile, 1970) pág. 34.

[17] Durante siglos hubo quienes buscaron la presencia de sardinas en los litorales surorientales y suroccidentales de la península de Brunswick, para poder determinar de tal modo el sitio al que había bajado a tierra Magallanes, pero fue en vano debido a que la presencia de tales peces es ocasional. En efecto, hay en el estrecho de Magallanes a lo menos cuatro especies distintas del género *Clupea*, conocidas como sardinas, y que viven habitualmente en aguas abiertas; sólo cuando son perseguidas por especies predatoras, los cardúmenes se refugian en aguas semicerradas de puertos o bahías. Tal pudo ocurrir al arribar Magallanes.

[18] Calculamos que habiendo zarpado Magallanes el día 31 de octubre de la bahía de Posesión debió fondear el mismo día junto al continente en el paso Real. El día 1º de noviembre debió llegar al punto de la encrucijada y como la navegación se hacía sólo con luz diurna, bien pudo al dividirse la flota, allegarse con la Trinidad y la Victoria al socaire de la costa firme y fondear en alguno de los buenos tenederos que allí existen, bahía Carrera, bahía Buena, el mejor, o San Juan. El día 2 debió haber reanudado la navegación guareciéndose, quizá al caer la tarde, en la bahía del Aguila o en la de San Nicolás. El 3 pudo haber ido a surgir traspuesto al cabo Froward, a bahía Abrigada o a bahía Wood, y al día siguiente arribar al puerto de las Sardinas o Fortescue. Es bueno tener presente que la navegación era exploradora, por lo tanto se iba en lento plan de reconocimiento, con lo que además se hacía tiempo en espera de las otras dos naos; así entonces quedaría establecida la fecha probable de llegada al sitio mencionado.

[19] Capitulación de Magallanes y Faleiro (C.D.I.H.Ch. I pág. 9).

[20] Instrucción que dio el Rey a Magallanes y a Faleiro para el viaje al descubrimiento de las islas del Moluco (C.D.I.H.Ch. I pág. 60).

[21] *Op. cit.*, pág. 36.

[22] Id., pág. 36.

[23] Medina, *op. cit.*, págs. 27 y 28. Este texto fue conservado por Andrés de San Martín, quien lo copió en su libreta de anotaciones, documento que con otros papeles de la Trinidad fue secuestrado por los portugueses en las Molucas.

[24] Destacado por el autor. Esta hermosa frase ha sido calificada por Roque Esteban Scarpa, Premio Nacional de Literatura, como el primer arranque poético de la historia regional.

[25] Medina, *op. cit.* id.

[26] La latitud indicada corresponde a la costa norte de la isla Campana, en el término boreal de la región magallánica histórica. Allí no se observan las formas conspicuas que pudieron llamar la atención de Magallanes, lo que hizo pensar a Medina que tal vez pudo darse un error en la situación de latitud calculada por el piloto Albo, y que el avistamiento debió darse en realidad hacia los 47°. Allí sí es posible ver los tres notorios montes que con el andar del tiempo pasaron a designar a la península austral de la mayor de Taitao. Tierra de Diciembre sería, en esta interpretación, el nombre primigenio de Aysén.

[27] En ese tiempo se contaba, a lo menos, con una docena de fuentes y documentos originales: Derrotero de Francisco Albo, Diario de Andrés de San Martín, Relación de Elcano, Diario de Juan Serrano, información de un piloto genovés, probablemente, León Pancaldo, informaciones de Ginés de Mafra, Martín de Loza o López de Ayamonte y dos anónimos portugueses, y el Diario de Pigafetta. Además las relaciones de Maximiliano Transilvano y de Pedro Mártir de Anglería, ambas basadas en declaraciones de tripulantes de la nao Victoria. Por fin, aunque no disponible de inmediato para los españoles, estaba la carta de Antonio de Brito, gobernador de las Molucas, con informaciones obtenidas de los documentos tomados a la Trinidad y de la interrogación de los prisioneros. La mayoría de ellos se perdieron posteriormente y de algunos se conoce su contenido por referencias indirectas.

[28] Se conocen dos versiones ligeramente distintas para el mismo mapa y que deben corresponder a otros tantos trabajos realizados durante 1529. Una es la descrita, que se guarda en la biblioteca del duque de Weimar, y que en lo que interesa lleva la mención "Tiera de Fernao de Magallaes". La otra omite el topónimo y además presenta diferencias con la anterior en cuanto a la ornamentación. Su original se conserva en la Librería Vaticana en donde se le conoce como "El Segundo Mapa de Borgia por Diego Ribero".

[29] Martín Fernández de Navarrete, Colección de los Viajes y Descubrimientos..., III, pág. 96 y siguientes.

[30] Este personaje también suele ser mencionado como Fray García Jofré de Loayza, comendador de la orden de San Juan o de los Caballeros de Rodas, atribución ésta equivocada. En la época, la denominación "fray" o "frey" se empleaba tanto para distinguir a los religiosos de ciertas órdenes regulares como a los miembros de las órdenes de caballería, los que al ingresar a las mismas formulaban votos solemnes tal y como ocurría con aquéllos.

[31] En ese estuario Elcano, dudoso, despachó un bote a explorar aguas adentro para verificar si era o no el Estrecho. En la embarcación iban entre otros, dos veteranos de la expedición magallánica, Hernando de Bustamante y Roldán de Argote; éstos -cosa curiosa- disputaron con los que venían por vez primera afirmando que aquella entrada correspondía al paso descubierto por el ilustre portugués.

[32] El lugar probable del naufragio ha de situarse sobre el fondo de la ensenada que se abre entre las puntas Daniel y Dungeness. Samuel Morison señala como sitio del suceso la costa de bahía Santiago, pero ello no pudo ser posible pues Elcano no logró pasar entonces la Primera Angostura.

[33] Archivo Gay - Morla Vicuña, folio 178, Archivo Nacional, Santiago.

[34] Véase para mayor abundamiento nuestro artículo "Noticia Histórica sobre una misteriosa navegación en aguas magallánicas durante la tercera década del siglo XVI" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 27, págs. 5-11, Punta Arenas, 1999)

[35] Samuel Morison, *The European Discovery of America. The Southern Voyages 1492-1616*. New York 1974.

[36] De *fretum*, locución latina que significa estrecho. De ahí el neologismo fretano, que adjetiva lo concerniente al Estrecho.

[37] Eran 150 soldados, 38 marineros, grumetes y artilleros, y tres mujeres casadas.

[38] El maestro hispano no consideró la penetración de Pancaldo.

[39] Nacido en Francia y reputado como uno de los maestros en su arte durante el siglo XVI. En 1531 publicó su mapamundi Nova et integra universi orbis descriptio en que se muestra al planeta en proyección polar de doble corazón. Por tal motivo el hemisferio meridional es tenido como el primer mapa impreso del estrecho de Magallanes.

[40] No obstante tal prevención la noción mítica del gran continente austral allende la costa del estrecho de Magallanes fue recogida por la inmensa mayoría de los cartógrafos de la época. Además de Finé y Santa Cruz debe mencionarse a R. Thorne, quien quizá fue el primero en manifestar tal entendimiento en su planisferio de 1527; también Sebastián Munster (1538), Gerardo Mercator (1538), el Ptolomeo de Basilea (1540), G. Brouson (1543), entre otros, hasta llegar a asumir dimensión descomunal con el mapa de América de Pierre Desceliers (1550).

[41] Cartas de Relación de la Conquista de Chile, Santiago, 1970, pág. 39.

[42] Id., pág. 45.

[43] Ibíd. pág. 160.

[44] Ibíd. pág. 187.

[45] Diego de Rosales, *Historia General del Reyno de Chile*, I, pág. 34.

[46] Personalmente participamos de esa errada noción en nuestra *Historia del estrecho de Magallanes*, y que ahora rectificamos a luz de nuevos antecedentes.

[47] José Miguel Barros, Expedición al estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo de Vivar y Hernando Gallego, en *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12, Punta Arenas, 1981. Este estudio da a conocer el texto de la Relación de Gallego cuyo original fue donado en 1980 a la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos.

[48] [49] *Op. cit.*, pág. 38.

[50] Legajo 508, Secretaría de Estado, folio 212, Archivo General de Simancas, transcrito por Carlos Morla Vicuña en Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego, Apéndice, pág. 89, Leipzig, 1903.

[51] Debe recordarse que Ercilla debió alejarse de Chile antes del regreso de Ladrillero, por lo que no llegó a enterarse de su hallazgo.

[52] Archivo Gay-Morla Vicuña, folio 317, Archivo Nacional, Santiago

[53] La ubicación del lugar en que se hizo efectiva la posesión se ha prestado a dudas. En efecto, la tradición la sitúa en el cabo homónimo, que está del otro lado de la angostura, a unos 40 kilómetros de la entrada oriental del Estrecho. Sin embargo, una lectura atenta de la relación de Ladrillero permite concluir que para este navegante la

boca del gran canal correspondía con el acceso este de la Primera Angostura (hecho geográfico que el hidrógrafo Ramón Guerrero Vergara calificara en el siglo pasado como boca arcifinia del Estrecho). Así entonces, la distancia estimada por Ladrillero debe contarse a partir de la punta Delgada. La posteridad, que no pudo enterarse de la relación del viaje de este navegante (estuvo perdida por más de dos siglos), y, por consecuencia, de su interpretación sobre la situación de la boca del Estrecho, ubicó el lugar de la posesión refiriéndolo al inicio geográfico verdadero del canal, según se ha aceptado desde Magallanes hasta nuestros días, esto es, desde punta Dungeness por la parte del norte. Así aclaramos y rectificamos asertos estampados en anteriores publicaciones, en cuanto se refiere al sitio del acontecimiento que comentamos.

[54] *Viaje al Estrecho de Magallanes*, folio 48, Archivo de Simancas (en copia existente en el Archivo Nacional).

[55] Id.

[56] Relación de lo que se ha hecho en la recuperación de Chile y descubrimiento del estrecho de Magallanes, folio 289, vol. 98 Archivo Gay-Morla Vicuña (Archivo Nacional).

[57] Podría tratarse del célebre conquistador de Florida.

[58] José Toribio Medina, C.D.I.H.Ch., tomo XXVIII, pág. 160.

[59] Lo destacado es del autor. Una afirmación semejante, no obstante que dubitativa, deja entender que el Consejo conocía los antecedentes referidos a las naves que habían sido arrastradas hacia el sur.

[60] C.D.I.H.Ch., tomo XXVIII, pág. 161.

[61] Real cédula signada en Bruselas el 20 de diciembre de 1558, citada por Morla Vicuña, *op. cit.*, pág. 200. Debe tenerse presente que Villagra había sido nombrado Gobernador de las Provincias de Chile e Nueva Extremadura hasta el Estrecho de Magallanes. Semejante título ostentaría más tarde uno de sus sucesores, Rodrigo de Quiroga, pero a contar del reemplazante de este mandatario, los gobernadores recibieron jurisdicción "en los límites y distritos que los usó y ejerció y pudo y debió usar y ejercer el dicho Rodrigo de Quiroga..." (C.D.I.H.Ch. 2da. Serie, I: 180).

[62] J.T. Medina, C.D.I.H.Ch., tomo XXIX, págs. 101-102.

[63] José Toribio Medina, *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile, Segunda Serie*, (en adelante C.D.I.H.Ch. 2ª S.), tomo I (1558-1572), Santiago, 1956, pág.

[64] Id., pág. 54.

[65] C.D.I.H.Ch., tomo XXIXX, pág. 361.

[66] C.D.I.H.Ch., 2da. Serie, I, pág. 256. No fue esta la primera insinuación en dicho sentido recibida por la Corona. Tempranamente, hacia 1536 según lo ha dado a conocer Gabriel Guarda, Hernando Colón -hijo del gran almirante- aconsejó a Carlos V erigir una torre en la parte más angosta del estrecho de Magallanes "para guarda y llave de aquella puerta, porque otro no se anticipe a hacella", poniendo de relieve su importancia estratégica. (Cfr. Flandes Indiano, cap. VI, pág. 49, Santiago, 1990). Posteriormente Jerónimo de Alderete, en nombre de Valdivia pidió a Felipe II autorización para construir fortalezas en el Estrecho.

[67] *Historia del Pueblo Chileno*, Santiago, 1983, tomo II, pág. 268.

[68] C.D.I.H.Ch. 2da. Serie, tomo IV, pág. 223.

[69] Vicente Carvallo y Goyeneche, Descripción geográfico - histórica del Reino de Chile, en Colección de Historiadores de Chile, tomo VIII, pág. 217, Santiago, 1875.

[70] Cfr. Morla, *op. cit.* pág. 47, y Ricardo Zorraquín Becú, "Contribución a la historia de los límites de la provincia de Buenos Aires", en Primer Congreso de Historia de los Pueblos de la Provincia de Buenos Aires, La Plata 1951. La materia interesa porque más tarde, una vez trabada la controversia entre Chile y Argentina por el dominio de la Patagonia, se alegaría en este último país que dichas concesiones habrían afectado a las correspondientes de los gobernadores de Chile. Como en su momento lo puntualizaran Morla y Zorraquín, el límite meridional de una y otra concesiones no pasó de la latitud 46° 25', o sea, del fondo de la costa del golfo de San Jorge, o aun más al norte, del río de Cananor.

[71] Informe de don Miguel de Olaverría sobre el reino de Chile, sus indios y sus guerras (1594) (En C.D.I.H.Ch., 2ª S., tomo V, Santiago de Chile, 1961).

III. *La trágica aventura colonizadora de España en el Estrecho*

1. Una penetración extraña y sus consecuencias

La evolución de los sucesos europeos fue asumiendo un cariz de progresiva complejidad para la España de Felipe II durante el transcurso de la octava década del siglo XVI. A la ya secular rivalidad con el reino de Francia y al enfrentamiento con los musulmanes (Imperio Otomano y piratas berberiscos), se había agregado la hostilidad creciente con la emergente potencia que era la Inglaterra de Isabel Tudor, surgida en el contexto de la sangrienta lucha con los protestantes holandeses, de quienes aquélla había devenido aliada y protectora.

Como consecuencia, todos los intereses españoles se vieron comprometidos, de manera especial las colonias americanas de las que manaba la riqueza que permitía sostener la vida y la fuerza, y, por consiguiente, las acciones bélicas del imperio. Objetivo preferente de los enemigos de España habían pasado a ser las flotas que periódicamente transportaban los valiosos cargamentos de oro y plata americanos hacia la metrópoli, mediante las actividades de los corsarios.

De allí que las autoridades hispanas, tanto en la Península como en América, mantuvieran una preocupación vigilante permanente, encaminada a disminuir los efectos de ese acoso feroz, de alto costo en bienes y vidas. Los corsarios, los ingleses en especial, habían llegado a convertirse así en el mayor y más peligroso riesgo para la seguridad de los reinos americanos.

Entre ellos había ganado fama popular y prestigio ante la corte isabelina, por su audacia y capacidad, un capitán de modesto origen, Francis Drake, tanto que pudo proponerse una empresa osada que, al parecer, hasta entonces marino alguno había imaginado: llevar la actividad de corso a las desprevenidas costas del Pacífico, para asestar golpes demoledores por donde menos podía esperarlos España.

La inspiración original pudo tenerla Drake al tiempo de su afortunada acción predatoria en Nombre de Dios (Panamá, 1573), y madurarla según promediaba la

década. Así, para 1577, el proyecto llegó a conocimiento de una comisión especial constituida por altos personajes de la corte y la marina. Ello porque una acción semejante, que de algún modo habría de comprometer la participación de la armada real, escapaba del ámbito privado, para asumir un carácter siquiera oficioso, ya que no oficial pues, a lo menos formalmente, Inglaterra y España se hallaban en paz.

De allí que el asentimiento real que finalmente se obtuvo fuera un tanto ambiguo en su alcance. Un documento que se conserva en el Museo Británico da cuenta de las "instrucciones oficiales" que recibió Drake antes de emprender el viaje. Estas le prescribían navegar la costa americana oriental hasta el estrecho de Magallanes y seguir el curso de este canal y, una vez en el Pacífico, explorar la costa de la Terra Australis Incógnita que se suponía se extendía al sur y al suroccidente de dicho paso, siempre y cuando no estuviera sometida a algún príncipe cristiano[1].

No obstante, y para el caso de comprobarse por la experiencia navegatoria -como habría de ocurrir en la realidad al desembocar el Estrecho- que la mentada Terra Australis no pasara de ser una creencia de los cosmógrafos, Drake pudo obtener personalmente de la reina, su consentimiento para un objetivo subsidiario, que no era otro que su acariciado proyecto de conducir sus naves rumbo al norte, a lo largo de las costas de Chile y Perú para ejercer el corso sobre los establecimientos y naves de España en el Pacífico. Todo induce a pensar que aquella exploración fue un pretexto oficial destinada a encubrir el verdadero propósito de tan atrevida expedición[2]. Esta, integrada por las naves *Pelican*, *Elizabeth*, *Marigold* y *Swan*, de porte variado (50 a 120 toneladas), y por dos pinazas, zarpó de las costas inglesas en diciembre de 1577.

Mediando diversos azares y la estadía en el puerto de San Julián, lugar donde Drake hizo ajusticiar a Thomas Doughty, su segundo, la flota reducida en una nave arribó a la entrada oriental del Estrecho, penetrándolo sin dificultades el 21 de agosto de 1578. Iniciaron de tal suerte el recorrido del gran canal en uno de los viajes más tranquilos y felices de que habría memoria para buques veleros, como que Drake lo realizó en sólo dieciséis días, es decir, toda una proeza que tardaría siglos en ser igualada o superada.

Del rápido trayecto a lo largo del Estrecho hay dos sucesos en los que vale la pena detenerse: uno, la recalada en las islas de los pingüinos, cuya área marítima reconoció Drake con cierta detención, dando el nombre de *Isabel* a la isla mayor del grupo, y *Real*, *Pelícano*, y *de la Reina* a los pasos que se abren entre aquélla y los islotes de los pájaros y pingüinos, a los que llamó *Jorge* y *Bartolomé*.

El viaje se mostró tan auspicioso hasta la puerta occidental del Estrecho que Drake se propuso levantar sobre el cabo Pilar un monumento recordatorio del suceso histórico -la primera llegada de naves de su bandera al Pacífico a través del famoso paso-, pero no le fue posible porque el viento comenzó a soplar con tal fuerza que impidió el desembarco (6 de septiembre).

A partir de entonces la potencia de la naturaleza austral mostró todo su rigor y pasó a castigar a las naves corsarias, tres a la sazón[3], de modo tan duro y prolongado que prácticamente no les dio tregua durante casi dos meses.

Anduvieron así los buques voltejeando alocadamente océano adentro a merced de las olas, cosa de tres semanas, en un mar tormentoso como nunca lo habían imaginado

los ingleses. Avistándose, los barcos derivaron tan al suroeste que alcanzaron a un punto situado a 82° oeste y 57° sur, es decir muy lejos de la costa americana. El 28 de septiembre, aproximadamente por esa misma posición, se perdió para siempre la *Marigold*, mientras las otras dos naves fueron arrastradas hacia el noreste hasta la proximidad del litoral patagónico en los 51°. Aquí, los barcos perdieron la conserva el día 8 de octubre apartándose definitivamente (bahía *de la Separación de los Amigos*) consiguiendo la *Elizabeth* enderezar hacia el estrecho de Magallanes, en tanto la *Golden Hind* reanudaba el voltejeo, en parte por mar abierto, que de paso sirvió para poner a prueba su sorprendente solidez, la capacidad marinera y la resistencia de su tripulación. Esta nueva derivación meridional le permitió a Drake advertir que la tierra del sur del Estrecho carecía de la continuidad que los geógrafos hasta entonces le atribuían, y que el supuesto vasto continente austral era, a lo menos por ese lado, una invención.

Por fin en un indeterminado día de fines de octubre la *Golden Hind* consiguió refugiarse en un puerto seguro, en una isla del litoral meridional fueguino, reparadora detención que pudo servir al notable marino inglés para comprobar la insularidad de la tierra austral del estrecho de Magallanes, hasta entonces tenida como parte de la Terra Australis Incógnita que se extendía hasta el polo antártico. Esa isla desconocida fue bautizada *Elizabetha*, en homenaje a la soberana inglesa y patrona de la expedición. La posteridad erudita que se ha ocupado del periplo de Drake ha diferido en la interpretación de la relación un tanto críptica que dejara de ese hallazgo Nuño da Silva, el excelente piloto portugués que Drake capturara en la fase inicial del gran viaje, y que ciertamente es poco clara como para brindar una identificación precisa de la isla de que se trata. Así, para el historiador Samuel Morison, la misma debería identificarse con la actual isla Henderson, situada a unas 75 millas al noroeste del cabo de Hornos; afirmación que compartimos por cuanto tiene suficiente sustento en la abundante cartografía que recogió las novedades geográficas producidas durante el periplo mundial de Drake. Sin embargo, cosa curiosa, aquel hallazgo realmente sensacional no tuvo la difusión que se merecía, en parte por causa del secretismo practicado por la corona inglesa, por lo que debió aguardarse el transcurso de cuatro décadas hasta la divulgación de lo acontecido en la navegación del holandés Schouten en 1616 para que se aceptara finalmente la noción de discontinuidad entre la Tierra del Fuego y la Terra Australis Incógnita[4].

Al cabo de algunos días de descanso, que más lo necesitaban los azarandados tripulantes que la sólida nave capitana, siendo 1º de noviembre, la *Golden Hind* zarpaba con rumbo noroeste en un trayecto que habría de ser menos movido que el bravo zigzaguear precedente, rumbo de la costa de Chile central y camino de la fama corsaria que habría de ser consagratoria para su atrevido comandante.

En cuanto a la *Elizabeth*, que se hallaba al mando de John Winter, separada de la capitana a principios de noviembre, pudo al fin ganar la entrada occidental del Estrecho y en espera de esta nave fue a guarecerse por tres semanas en un puerto que los marinos llamaron *de la Salud*, porque allí se recuperaron anímica y físicamente. En este puerto que no ha podido ser identificado por historiadores e hidrógrafos, el capitán Winter tomó posesión del territorio a nombre de su soberana. Quizá de este acto pudo derivar en parte la ulterior recomendación que Richard Hakluyt hiciera a la

corona en 1580 en cuanto se refería a la conveniencia de la ocupación del estrecho de Magallanes, el que calificó como "...puerta y entrada en el tesoro de las Indias Orientales y Occidentales", agregando a continuación: "Quien quiera que se enseñoree en este Estrecho puede considerarse señor también de las Islas Occidentales"[5], que no tendría consecuencia política alguna pasó a ser el primero en su género realizado por los británicos en suelo austral.

Hubo de ser en este sitio donde alguien de la tripulación observó la vegetación del lugar, llamándole la atención un árbol de tronco recto, hojas ovaladas, de color verde brillante y constitución coriácea. Se trataba del canelo, planta común de las zonas más húmedas del territorio fretano. Por casualidad o por la fragancia propia del árbol a alguno se le ocurrió desprender trozos de corteza y hervirlos en agua. Se obtuvo así una infusión que resultó un excelente remedio para el escorbuto, mal que era el azote de las tripulaciones de la época, después de largo tiempo a bordo privadas de alimento fresco.

El capitán Winter hizo extraer gran cantidad de corteza y la llevó a Inglaterra donde ganó inmediata popularidad. De allí que en las posteriores expediciones al Estrecho se extrajeran nuevas cantidades del producto vegetal, contribuyendo a cimentar la justificada fama de la *corteza de Winter* en la farmacopea, denominación que la ciencia botánica homologará más tarde (*Drymis winteri*). Del modo visto esta especie, conjuntamente con el *Apium australe*, conocido durante la expedición descubridora de Magallanes, tendrían el mérito fundacional en la historia botánica de Magallanes.

Además de los hombres de la *Elizabeth*, lograron salvarse de la tempestad los ocho tripulantes del bote de la *Golden Hind* que se habían extraviado a mediados de octubre, durante una aproximación a la costa por los 54° S, quienes tras un esfuerzo denodado habían conseguido refugiarse en aguas del Estrecho. Avanzaron al mando de un tal Peter Curder y llegaron hasta las islas de los pingüinos donde realizaron una buena caza de aves y luego emprendieron el retorno a Europa, saliendo del Estrecho contemporáneamente con la gente de Winter, aunque sin avistarse, a comienzos de noviembre. Curder fue el único que logró salvarse de entre los ocho tripulantes del bote, llegando a Inglaterra solo en 1586. Con el alejamiento de esta gente culminaría la primera incursión extraña por las aguas magallánicas, que habría de tener tan sonadas consecuencias.

Entre tanto, Drake con su *Golden Hind* había comenzado a sembrar el temor con sus audaces golpes de mano y sus fructuosas tropelías entre las poblaciones costeras de Chile y Perú, circunstancias que le permitieron apoderarse de riquezas cuantiosas y conseguir fama diabólica, siendo vanos los esfuerzos de las autoridades del virreinato para darle caza[6]. Pero y más allá de lo espectacular de sus hazañas náuticas y tropelías, la expedición de Drake dejaría una consecuencia política no menos inquietante para el imperio español que su afamada incursión por el mar del Sur, pues la misma sirvió para reavivar el interés de Albión por el estrecho de Magallanes, según se ha visto por la recomendación de Hakluyt y por otras acciones británicas de esa época.

2. Expedición exploratoria de Pedro Sarmiento de Gamboa

La facilidad con que el capitán inglés parecía haber navegado por el rumbo austral y penetrado al Pacífico y la consiguiente notoria vulnerabilidad que manifestaron los establecimientos españoles de la desguarnecida costa, provocaron -con toda razón- revuelo y alarma en España y en América. Como se disponía de cierta información sobre la composición de la flota original de Drake y a éste se le viera actuar solitario, se temió que detrás viniesen otros navíos a los que se consideró necesario tratar de ubicar y detener si era posible.

Todo ello hizo pensar al virrey Francisco de Toledo que era conveniente enviar al sur, en plan de exploración y vigilancia, al capitán Pedro Sarmiento de Gamboa que era, lejos, el más capacitado marino que había en los reinos americanos del Pacífico.

Nacido en Alcalá de Henares, había vivido en Galicia desde la infancia hasta los años mozos. Allí se familiarizó con el mar y la náutica, siendo probable que muchos de los conocimientos sobre la técnica de navegación que más adelante le darían fama pudiera adquirirlos en las rías y embarcaciones de la tierra de adopción. Coetáneamente había obtenido una buena y amplia instrucción que serviría de base a una posterior sólida cultura. A los dieciocho años (1550) entró al servicio de las armas reales, participando en las guerras que por entonces el imperio sostenía en Flandes, Italia y Alemania.

Luego de haberse fogueado en este rudo ejercicio, el joven Sarmiento pasó a las Indias buscando, quizá como tantos otros, mejor oportunidad para hacerse de nombre y fortuna. Entre 1555 y 1557 estuvo en México y Centro América, y luego marchó al afamado Perú que habría de ser el teatro donde cimentaría su fama. En 1567-69 integró como jefe de ruta la expedición al Pacífico -por él mismo promovida- y que fuera confiada al mando de Alvaro de Mendaña, de resultas de la cual se descubrieron para el conocimiento europeo las islas de Salomón. De regreso al Perú pasó a ser hombre de la mayor confianza para el virrey Francisco de Toledo, a quien acompañaría como soldado y cronista de sus hechos administrativos y militares.

Para 1579 Sarmiento era todo un personaje en el virreinato. Apreciado por su vasto saber, como que dominaba idiomas, astronomía (y astrología), matemáticas, cosmografía y dibujo; también por su capacidad literaria como cronista e historiador, que incluía obras de importancia y, además, apuntes sobre navegación, fortificaciones y balística. Pero, por sobre todo, era un consumado nauta, tenido como el más competente en las aguas del Pacífico sur. De allí que cuando el virrey Toledo necesitó recurrir a un hombre de experiencia y conocimientos en lo militar y náutico, primero para perseguir a Drake y luego para encomendarle la exploración del estrecho de Magallanes, recurrió con toda razón al capitán Pedro Sarmiento.

Era éste, por fin, un católico ferviente, un súbdito leal y fidelísimo, servidor como el que más en el provecho del soberano, y un hombre de gran carácter, a más de corajudo y obstinado. En suma, Sarmiento bien pudo ser, por virtudes y defectos, el arquetipo del caballero de la España imperial.

De tal modo, el 11 de octubre de 1579 partieron rumbo al sur las naos *Nuestra Señora de la Esperanza* y *San Francisco*. Al mando de la primera nave y de la

expedición iba Pedro Sarmiento de Gamboa y a cargo de la segunda el capitán Juan de Villalobos. Las instrucciones que portaba aquél indicaban con minuciosidad las normas a las que debía sujetar su navegación y los distintos cometidos que debía poner en ejecución, tales como la observación y anotación cuidadosa de corrientes, derrotas y accidentes geográficos diversos, que debían ser asentados en las cartas de marear y bautizos si carecieren de nombre. También se le instruía acerca de la colocación de cruces en sitios visibles, que sirvieran de hitos; de la apreciación acuciosa del país, de sus habitantes y recursos; de sus posibilidades de población y defensa y, naturalmente, se le ordenaba que tomara posesión de las tierras y aguas reconocidas en nombre de Su Majestad. Todo esto, por supuesto, bajo la consideración de las nuevas circunstancias que obligaban a cautelar mejor el real dominio en previsión de nuevas incursiones corsarias. Una vez cumplida la exploración, Sarmiento debía dirigirse a España para poner en conocimiento del soberano las particularidades del viaje y las medidas más atinadas para la defensa del estrecho de Magallanes.

Las instrucciones del virrey asimismo prescribían a Sarmiento realizar una navegación directa costa afuera, hasta alcanzar la latitud de la boca occidental del Estrecho para desde allí iniciar el trayecto exploratorio.

Tal circunstancia pareció que se daba a los navegantes el 17 de noviembre, hallándose entonces en 49 y medio grados de latitud austral, una vez que enfrentaron la notoria abra litoral que conforma el amplio canal que se nombró *de la Santísima Trinidad*. Debe tenerse presente que el acceso occidental del estrecho de Magallanes a esas alturas del siglo continuaba siendo difícil para los navegantes, vista la excesiva reserva con que se manejaban por las autoridades metropolitanas, las noticias aportadas por las exploraciones precedentes. Así se explica que la comisión encomendada a Sarmiento tuviera también el carácter de "descubridora", como bien lo recordaría después él mismo al dar inicio a su famosa Relación: el virrey, "determinó embiar á descubrir el Estrecho de Magallánes, que por esta Mar del Sur se tenía quasi por imposible poderse descubrir, por las innumerables bocas y canales que hay antes de llegar a él, donde se han perdido muchos Descubridores que los Gobernadores del Pirú y Chile han embiado allá; y aunque han ido á ello personas que entraron en él por el Mar del Norte, nunca lo acertaron, y unos se perdieron y otros se volvieron tan destrozados de las tormentas, desconfiados de lo poder descubrir, que á todos ha puesto espanto aquella navegación..."[7].

Se dio principio así a una penetración exploratoria que llevó a las naves por el canal Trinidad adentro, para seguir, fondeos de por medio, costeando la isla que se llamó *Madre de Dios*, y proseguir por el canal *Concepción*, hasta bahía Salvación para retornar al norte y doblar por el canal Inocentes. Fueron navegados sucesivamente los canales Sarmiento y Unión, hasta el Ancón Sin Salida; después los de la Victoria, Virtudes y San Esteban, en su mayor parte aguas recorridas antaño por Ulloa, Cortés de Ojea y Ladrillero. La faena exploratoria se prolongó por dos meses, originando un trabajo hidrográfico y descriptivo tan prolijo que la posteridad le daría amplio reconocimiento.

Esta primera fase de actividad concluyó en puerto Bermejo (grupo Madre de Dios), en donde Sarmiento hizo una junta con el capitán Villalobos y los pilotos Hernando Lamero, Antón Pablos y Hernando Alonso, para conocer su opinión respecto de lo

que debía hacerse en adelante, visto lo infructuoso de la exploración desarrollada hasta entonces, en atención al objetivo principal de la misma. Así, oído el parecer de estos oficiales expertos y considerado el juicio que él mismo se había formado sobre la situación geográfica, Sarmiento decidió continuar buscando la abertura del Estrecho navegando litoral afuera, sabedor del riesgo que conllevaba esa operación "por ser la mar de esta tierra la más tormentosa y de más pesados vientos que se puede imaginar en lo que se navega del mundo"[8]. Para ello fue menester que el capitán general persuadiera a Villalobos y a Lamero acerca de la necesidad de ir las dos naves en la empresa y no sólo una, quedando la otra aguardando en puerto Bermejo, como éstos sugerían.

Zarparon el 21 de enero de 1580 rumbo al suroeste para tomar mar ancha y una vez allí debieron soportar una grandísima borrasca -para seguir la tradición- y cuyas peripecias relató así después el propio Sarmiento: "Y en la capitana se hiba con grandísimo trabajo y peligro llamando a Dios Nuestro Señor y a su benditísima Madre y a los sanctos, que intercediesen por nosotros con Nuestro Señor Jesucristo, que hubiese misericordia de nosotros. Era el viento de refriegas, y esa poca vela que llevábamos en el trinquete nos la hizo pedazos, que a no llevar otra velilla de correr, quedábamos sin vela de trinquete. Entraba la mar por un bordo y salía por otro, y por popa y proa, que no había cosa que no anduviese bajo el agua; y como el bergantín era pequeño y la nao daba muchos estrechones, corría grandísimo peligro, y cada golpe de mar lo arrasaba, los que iban dentro iban dando voces que los socorriesen de la nao, que hacían grandísima lástima oír los gritos que daban y lástimas que decían, y más viento que no los podían socorrer por ser de noche, y nos pusimos todos a riesgo de perdernos y animábanlos desde la nao diciendo que presto sería día y los recogerían en la nao. Y en peligro, por tomar y socorrer la gente del bergantín; y tirando de la guindalesa con que venía amarrado, lo llegaron a bordo del navío, y con los mares grandes embestía con el espolón el costado del navío, que temimos ser desfondados con los golpes"[9].

Esta tempestad separó al *San Francisco*, de la nave capitana, haciéndolo derivar por el océano hasta los 56°. Desde allí volvió procurando reconocer la boca del Estrecho, pero no se internó ya que el mismo Villalobos dispuso seguir hacia Chile y el Perú.

Sarmiento, a su vez, surcando por una mar tan soberbia llegó a salvo el día 22 de enero a un puerto de la costa sur del Estrecho, que llamó *de la Misericordia* "por la que Nuestro Señor Dios tuvo con nosotros en salvarnos de tantos peligros como los que pasamos en esta tormenta..."[10].

En este puerto, donde permanecieron varios días, tuvo lugar la primera posesión en tierras del Estrecho.

El 2 de febrero zarparon en procura de un puerto más abrigado, yendo a dar al *de la Candelaria*, donde tomaron contacto con los naturales y efectuaron una segunda posesión. Habían sido tantas las penurias de los tripulantes que se produjo un desaliento general, seguido de inquietas murmuraciones y el abierto deseo de no proseguir la navegación. Los oficiales principales de Sarmiento, Antón Pablos y Hernando Alonso, fueron los encargados de representarle al capitán general la ingrata situación expresándole "que mirase que había hecho más que todos los descubridores

del mundo en llegar allí"[11], que la otra nao se había regresado y que quedaban solos, "que no había anclas, cables ni jarcia, y que los tiempos eran de tal condición, como se había visto, que era imposible poder ir adelante sin esperar la perdición de todos por momentos..."[12].

La respuesta de Sarmiento fue la de un marino e hidalgo de gran temple y no menores coraje y determinación. Sabiendo que lo expuesto por sus pilotos era cierto replicó que "...con la confianza en Dios y en su gloriosísima Madre su determinación era la de perseverar hasta el fin en acabar el descubrimiento o la vida en él [...] que, aunque se había hecho mucho en llegar allí, que todo era nada si desde allí nos volviésemos...". Y ante la argumentación de Alonso quien le hizo notar que perseverar en la navegación sería tentar a Dios, Sarmiento sin ocultar su enojo puso término a la entrevista puntualizando: "Yo no quiero ni pretendo tentar a Dios, sino confiar en su misericordia, haciendo de nuestra parte lo que fuere posible a nuestras fuerzas, y no me trate más desta materia, que al que dello me tratare le castigaré poderosamente y con esto no tengo más que decir, sino que luego nos hagamos a la vela"[13]. De esta manera se reanudó la derrota que fue llevando a las naves de recalada en recalada en sucesivos reconocimientos que fueron señalando nuevos puertos, tenederos y ensenadas, islas y cabos. Se trazaron rumbos, se calcularon alturas astronómicas, se anotaron numerosas observaciones de valor, conformándose así un verdadero relevamiento hidrográfico del gran canal entre las costas de las actuales islas Desolación, Santa Inés, Riesco y Clarence, y la península de Brunswick que la posteridad náutica le reconocería agradecida conservando los nombres que impusiera el ilustre capitán[14]. Fuera de la tarea hidrográfica, Sarmiento iba anotando con igual cuidado los caracteres del país circundante y se daba tiempo para mantener un trato amistoso con los indígenas.

En su laboriosa exploración la *Nuestra Señora de la Esperanza* fue reconociendo el gran codo del Estrecho en su sector más meridional, avistando y nombrando numerosísimos montes, canales, bahías y cabos. Por fin, la nave llegó junto a la punta que se denominó *de Santana* o Santa Ana, el 12 de febrero. En esta recalada que se aprovechó para renovar agua y leña, y en extraer madera para reparaciones, se realizó la cuarta posesión del Estrecho. Este acto, con el ceremonial de rigor, concluyó con la erección de una gran cruz sobre la mayor altura de la punta, a cuyo pie se dejó una carta con noticias del hecho e indicando que el canal había recibido el nombre de *Estrecho de la Madre de Dios*.

Desde Santa Ana, Sarmiento observó, hasta unas diez leguas, la costa firme hacia el norte, advirtiendo sus inflexiones hasta una punta destacada que llamó *San Antonio de Padua*, distante desde su lugar de observación unos cinco ancones[15]. En este lugar, aprovechando la bonanza del tiempo, Sarmiento hizo bajar la herrería de a bordo la que se instaló en tierra fabricando toda la pernería que la nave necesitaba reponer, reforzándose además la proa. El día 13, fray Antonio Guadramiro, vicario de la armada, ofreció el Santo Sacrificio en señal de acción de gracias, del que fueron testigos los otros cuarenta y tres españoles de capitán a grumete, y los negros, mulatos e indios del servicio.

En este paraje acogedor el capitán general observó algunas aves, como caturras o catitas[16] y jilgueros[17], consignando además el rastro de leones[18], tal como antes

había mencionado la presencia de "venados" (huemules)[19], entregando así una somera descripción de la fauna prístina del lugar.

Una vez reparada, la *Nuestra Señora de la Esperanza* levó anclas el día 14 enfilando hacia la isla *de San Pablo*, la actual Dawson, para proseguir el reconocimiento de su costa occidental. Pasado el cabo San Valentín siguió rumbo al norte apegada al litoral fueguino hasta alcanzar una prolongación notoria que denominó *de la Gente Grande*, pues no bien se acercó la nave a la costa, aparecieron algunos indígenas que los españoles apreciaron como muy corpulentos, visto lo cual Sarmiento envió un bote a tierra a cargo del piloto Hernando Alonso y del alférez Juan Gutiérrez de Guevara, para trabar relación con ellos. Se originó así un encuentro que no resultó ser muy pacífico, al apoderarse los españoles de un indígena para que "diera lenguas" del país. Los aborígenes resultaron ser muy distintos a cuantos habían sido vistos hasta entonces en el Estrecho. Esta fue la primera relación histórica registrada entre los europeos y los sélknam.

Sarmiento continuó a lo largo de la costa noroccidental fueguina, descubriendo y reconociendo la bahía Gente Grande y otros accidentes de la vecindad. Después de pasar el cabo de San Simón, el capitán y otros bajaron a tierra y desde lo alto de una barranca con excelente vista sobre el entorno marítimo-terrestre, observaron las características del litoral y realizaron un buen número de mediciones y determinaciones. "...Marcamos la canal, cabos, punta y costa, cuanto pudimos juzgar con la vista y con dos agujas de marear...", relataría después Sarmiento en carta al rey[20]. Los exploradores percibieron humo sobre ambas costas, lo que atribuyeron a señales de los naturales. Prosiguiendo el reconocimiento, Sarmiento bautizó la ensenada situada al norte del cabo de San Antonio de Padua y la llamó *Santa Catalina*[21], pero confundió a la isla Isabel con una prolongación de tierra firme y la llamó punta de *San Silvestre*, topónimo que se conserva hoy en el cabo terminal nororiental de la referida isla.

Continuó adelante con la nave y con un batel de la misma como embarcación exploradora. Se dirigió a la costa del norte reconociendo y nombrando el Ancón de *Santa Susana*, hoy caleta Susana; la punta y bahía de *San Gregorio*, punto este reconocido personalmente por Sarmiento, que navegó en el batel acompañado por el vicario, el piloto Alonso, siete arcabuceros y ocho marineros. Allí tocaron tierra, efectuaron observaciones y tuvo lugar la quinta posesión del trayecto fretano, dejando como testimonio de su paso "una cruz pequeña, porque no hubo madera para más, por ser tierra pelada y sin selvas ni arboledas"[22]. Al día siguiente, domingo 21 de febrero, mientras trabajaban con la sonda en aguas vecinas, los españoles apercibieron fuegos y oyeron gritos de indios en la playa. Cuando Sarmiento pretendió desembarcar para tomar contacto con los aborígenes, los patagones arremetieron a flechazos, infligiendo daño al propio capitán general, al alférez, al piloto y a un soldado. Los españoles los persiguieron tierra adentro y pudieron divisar una toldería, ubicada en las llanuras costeras de San Gregorio.

Continuando con la exploración los navegantes siguieron por el litoral norte del Estrecho, nombrando, entre otras, la bahía *de San Felipe*, puntas *Delgada*, *Barranca*, *Baja* y *Anegada*, estas últimas en la Primera Angostura y bahía *Lomas*, fuera de ella. Al navegar la angostura, Sarmiento consideró que era el paraje apropiado para establecer allí fortalezas de vigilancia y de control del Estrecho, cuya construcción

recomendaría posteriormente al rey.

De tal modo, sondando y registrando cuanto dato de importancia podía servir para la náutica, el eximio marino salió del estrecho de la Madre de Dios el 24 de febrero de 1580. Llevaba consigo a tres aborígenes cristianizados como Felipe, Francisco y Juan y, sin duda, la información más acabada que europeo alguno pudiere haber obtenido sobre el mundo geográfico fretano, excepción hecha de Ladrillero.

Así concluyó, después de 34 días de navegación, el tercer viaje del Estrecho desde occidente a oriente, de fecundos resultados para el conocimiento del canal, complementándose la tarea precedente de aquel esforzado navegante. Habían de pasar doscientos cincuenta años antes que los conocimientos geográficos aportados por este capitán y por Sarmiento de Gamboa fueran superados en forma sustancial.

Entre tantas condiciones que ameritan la figura de este noble capitán está su calidad de escritor fidelísimo. En efecto, este hombre que asombraría a la posteridad por sus empresas y su triste e infortunado sino, dejaría de ellas cantidad de relaciones narradas en lenguaje ameno y veraz, que han permitido reconstruir los acontecimientos de los que fuera principal protagonista. Destinatario único de tales testimonios fue el rey Felipe, su amado soberano. Mas la valiosa información de que de esa manera pudo disponerse en la corte y organismos oficiales, sería ocultada una vez más ante el temor de que ella pudiera servir a los enemigos de España en nuevos intentos de llegar hasta el Pacífico. Sólo dos siglos después de acontecidos esos hechos llegarían a conocimiento público.

3. Organización de la expedición destinada a poblar y fortificar el estrecho de Magallanes

Arribado a España el 19 de agosto de 1580, Sarmiento "fue a Badajoz besó las reales manos [...] hízole relación de palabra y por escrito del viaje y descubrimiento que dejaba hecho, y platicó la designación de aquella tierra; y después de comunicado esto y otras cosas tocantes a esta materia, [...] el Monarca le envió al Real Consejo a Madrid, donde asimesmo informó a los consiliarios del Consejo de Indias. Y después de bien informados [...] el Rey se determinó el fortificar el Estrecho *y que Pedro Sarmiento fuese por gobernador y capitán general del Estrecho, y que lo poblare...*" [23 24].

He aquí, en la parte final de tan sucinta cuanto precisa relación de lo acontecido no bien llegó a España, la expresión de voluntad real que habría de dar nacimiento a la que debía ser efímera Gobernación de Magallanes, por otro nombre, Reino de Jesús.

Y antes de ocuparnos de las características jurídicas de la nueva entidad administrativa, es menester hacer alguna referencia a los infortunios que desde el inicio habrían de acompañar al principal actor de esta triste historia.

Sí, porque contrariamente a lo que pudo esperarse, el rey designó a Diego Flores de Valdés, caballero de Santiago, como general de la armada que habría de conducir la expedición al Estrecho, en vez de proveer tal cargo con Sarmiento. Sería este un desdichado nombramiento del que derivarían los mayores males para la ulterior expedición.

Del mismo modo Felipe II nombró a Diego de la Rivera como almirante de la flota, tornando a preterir injustamente a Pedro Sarmiento. Por fin marcharía con ellos don Alonso de Sotomayor, también del hábito de Santiago, a quien el monarca había designado como gobernador de Chile. De esta manera Sarmiento sería el de menos jerarquía entre los cuatro principales de la expedición al estrecho de Magallanes. Entre éste y el primero, Flores de Valdés, surgiría lo que podría llamarse como antipatía a primera vista pues jamás estuvieron uno y otro de acuerdo, ni en dichos ni en hechos, siempre para desgracia de la expedición. Si hemos de atenernos a las relaciones de Sarmiento, en verdad sorprende tanta animadversión como la que Flores de Valdés pudo cobrar por el navegante. No obstante su condición más que segundona, Sarmiento sería quien animaría y organizaría en propiedad la tan mentada expedición.

Y así habrá de vérsele desde agosto de 1580 y hasta el mismo momento de la partida, que tendría ocurrencia a fines de septiembre del año siguiente, ocupado en los más diversos menesteres atingentes a la misma.

Desde un principio, por lo demás, Sarmiento asumió conjuntamente con el ingeniero Juan Bautista Antonelli, el encargo para el trazado de las fortalezas que habrían de erigirse en el estrecho de Magallanes. Cumplida la tarea, el proyecto fue presentado al monarca y de allí pasó al conocimiento del duque de Alba y del marqués de Santa Cruz, cuyo parecer de expertos interesaba a Felipe. Aprobados los planos correspondientes, se dio inicio a los trabajos de prefabricación de algunas partes que se llevarían desarmadas para su ulterior montaje.

Por otra parte el capitán debió escoger a los pilotos que habrían de conducir a las naves en el rumbo austral, y preparar las cartas de marear y un padrón del Estrecho, documentos indispensables para una apropiada navegación y buena arribada. Tarea técnica harto laboriosa debió ser esta, que Sarmiento cumplió como siempre con responsabilidad y particular esmero, asistido por cosmógrafos y otros hombres doctos de la Casa de Contratación.

Además de ello debió revistar los navíos que se aprestaban en Sevilla, para conocer su estado y necesidades de reparación, y disponer los trabajos del caso. Asimismo ordenar la provisión de la artillería, las municiones, los bastimentos y ropa para soldados y pobladores. También, como si lo anterior no bastase para tenerlo suficientemente ocupado, Sarmiento hizo construir un bergantín y una lancha, embarcaciones que, como los elementos para fuertes, habrían de conducirse desarmadas.

Más todavía y sin embargo de la preocupación porque cada cosa se remitiese bien y en tiempo a las naos, debió darse maña para contratar oficiales y gente de mar, que no la había disponible en número y calidad; y por fin, hacer la leva y junta de la gente que había de marchar al Estrecho en calidad de pobladores, como artesanos, colonos y soldados.

Y no se crea que las tareas así encomendadas fueron cosa sencilla y grata. Por el contrario pusieron una y cien veces a prueba su inagotable paciencia y tenacidad "porque todos se escusaban, escondían, y por negociaciones se salían afuera del servicio desta armada, porque decían que esta jornada era de mucho trabajo y de poco provecho"[25].

En cuanto al provecho, parece que era cosa de común ocurrencia, pues este "era el clamor de todos los que usan andar en las flotas de Indias" -le escribiría después con

sentimiento al rey- "que no menearan su pie de un cabo a otro por su padre ni por Vuestra Majestad si no ven el interés cierto delante"[26].

A más de los lerdos e interesados debió lidiar con los sinvergüenzas, porque "lo que podian hacer dos encargaban a diez, y hacían lo peor, hurtaban mucho más y casi no se concluía; y al cabo lo dejaban todo en confuso, ansí el rescibo como en la entrega, en las naos; que de infinitas cosas, ni el proveedor ni nadie pudo saber dónde se embarcó ni a quien se entregó. Y así quedó la hacienda de Vuestra Majestad perdida"[27].

Y por todo esto y más sin duda, Pedro Sarmiento debió sufrir como si fuera por cosa y causa propias, que por tales tenía las tocantes al rey. Así, penando, lidiando y esforzándose como el que más, logró el tenaz navegante hacer que la expedición estuviera a punto de partida al fin del verano europeo de 1581.

Entre tanta contrariedad como había soportado, fortuna fue todavía que pudiese embarcarse pues "ni le quiso recibir Diego Flores a él ni a su ropa en las naos"[28]. Debió entonces intervenir nada menos que un personaje tan influyente y poderoso como don Alonso Pérez de Guzmán, duque de Medina Sidonia, para obligar al general de la expedición a recibir a Sarmiento en ella.

Valga lo relatado a modo de bosquejo para entender cuántos afanes y sinsabores hubo de costar la organización de la empresa que debía concluir en las riberas del estrecho de Magallanes.

Con todo, la vista de la soberbia flota que comenzó a moverse en el puerto de Sevilla el día 25 de septiembre del año del Señor de 1581, debió alegrar y confortar el ánimo de Sarmiento. Era en verdad un conjunto imponente: 23 navíos con casi tres mil personas a bordo, de las que 350 viajaban como colonos y 400 soldados para guarnecer los fuertes del Estrecho.

Y así comenzó el viaje que Sarmiento llamaría con sobrada razón *infelice*, por el cúmulo de infortunios y disgustos que tuvieron suceso durante su transcurso.

Primero fueron los elementos bravíos del mar hispánico, que azotaron a la flota con fuerte pérdida en vida, naves y pertrechos, forzando una recalada en el puerto de Cádiz para reparar averías y reponer pérdidas, luego de lo cual la armada reducida a 16 naos zarparía recién el 9 de diciembre.

Pero principalmente fueron los hombres -entre ellos el inepto general Flores de Valdés- los responsables de tantas desdichas que no viene al caso referir por no ser materia de esta historia.

Sólo así puede entenderse que en febrero de 1584, al cabo de poco más de dos años de partida, embocaran el estrecho de Magallanes nada más que cinco naves llevando medio millar de personas a bordo.

4. Condición jurídica de la Gobernación del Estrecho de Magallanes

Un aspecto escasamente considerado hasta el presente es el de la condición jurídica, que pudo revestir la original Gobernación del Estrecho de Magallanes.

Y damos el calificativo de "original" por cuanto la misma respecto a su forma y contenido pareció apartarse de las normas que regulaban las concesiones en las Indias, según pasamos a tratarlo.

Importa además la materia por cuanto algún autor de antaño creyó ver en la asignación hecha al capitán Sarmiento de Gamboa, bien una manifestación de voluntad expresiva del ánimo de segregar territorios sometidos por entonces a jurisdicción conocida, bien una disposición de territorio que para entonces se reconocía como *res nullius*.

Sabido es que al tiempo de organizarse y ponerse en movimiento la expedición pobladora del Estrecho, este gran canal como sus tierras inmediatas y mediatas hacia el norte y hacia el sur, Patagonia y Terra Australis (la ciencia geográfica aún no homologaba el hallazgo de Drake referido a la insularidad fueguina y por lo tanto a la discontinuidad de la tierra transfretana), pertenecían por disposición administrativa y por posesión al Reino o Provincia de Chile.

Para 1581, pues, no sólo no había territorio vacante alguno en la parte austral de América sino que toda ella se hallaba comprendida desde varias décadas bajo jurisdicción conocida.

¿Qué alcance jurídico podía tener entonces la designación hecha a Pedro Sarmiento de Gamboa como gobernador y capitán general del Estrecho de Magallanes?

Ninguno al parecer que significase menoscabo a la autoridad del capitán general de Chile, señor natural de aquella vasta región.

En efecto, de la respuesta que el Real Consejo de Indias dio a Felipe II y contenida en carta fechada en Madrid el 1º de marzo de 1581, y luego de argumentarse con sensatez acerca de la necesidad y conveniencia de poblar con gente de paz el Estrecho, "parece -se añadía- que necesariamente ha de haber gobernador de aquella provincia y éste será el que Vuestra Majestad fuere servido, y el Consejo nombró a Pedro Sarmiento para ello, entendiendo la noticia y experiencia que tiene de todo aquello y que los indios le conocen y que es hombre que tiene las partes que se requieren para este ministerio mayormente en aquella tierra que la tiene ya hollada y entendida, y el gobierno de la ciudad de Castro no parece que cuadra, porque demás que está debajo de lo de Chile, está trecientas leguas de donde se han de hacer estos fuertes y poblaciones..."[29].

De lo transcrito puede inferirse, primero, que la necesidad de una autoridad para regir el eventual poblamiento era manifiesta; segundo, que la misma no podía corresponder al gobernador de Chiloé, con sede en Castro, por estar éste muy distante; y tercero, que, por consecuencia, la gobernación del Estrecho debía cuando menos ser autónoma en su ejercicio.

Cierto es que no quedó definido a quién quedaría sujeta, desde que no se proponía claramente en erigirla con independencia. La frase aquella "demás que está debajo de Chile", la entendemos como un asunto de jerarquía, esto es que el titular de la nueva gobernación no podía por la importancia estratégica de la misma -puesta de relieve en la respuesta al rey- estar subordinado a un funcionario de segundo orden como lo era en efecto el de Chiloé, dependiente directo del capitán general del reino.

La peculiaridad del cargo, de otra parte, aparece ya más adelante en este interesante documento, al abundar los licenciados del Real Consejo en razones sobre

la conveniencia de que fuese Pedro Sarmiento "[...] yendo por gobernador o *con el título que Vuestra Majestad fuere servido* ..."[30 31].

Vale decir, podía ser gobernador entendido el cargo según la costumbre -que los había en distinto rango y atribuciones- o ejercer otra suerte de autoridad con el título que al rey le viniese en grado otorgar.

El mismo consejo sin embargo optó por recomendar la calidad primera al afirmarse que entendió que convenía que fuese por gobernador[32].

Precisada la condición administrativa, debemos convenir en que la misma debió ser seguida por una cédula real de nombramiento en favor de Pedro Sarmiento.

No se sabe que tal documento haya sido otorgado, pero el erudito investigador que fuera Carlos Morla Vicuña afirma su existencia señalando inclusive que la cédula prevenía a Sarmiento en orden a no "inmiscuirse en los términos de otras gobernaciones que nos estén dadas a otras personas"[33]. Lo que es seguro es que con este capitán no se hizo asiento ni capitulación como se había hecho antes con otros conquistadores.

No obstante la aseveración de Morla Vicuña hay otros antecedentes que permiten suponer que tal cargo le fue comunicado en forma verbal al interesado. En efecto, en fecha indeterminada, que debe situarse entre el 6 y el 15 de marzo de 1581, cuando Sarmiento daba por descontado que nada más podía hacer en la expedición... "pues lo del Estrecho estaba bien proveído, como se deseaba y era menester"[34] fue llamado al Consejo y allí se enteró por intermedio del licenciado Gasca de la resolución del Rey que había mandado se le dijese que él fuese en la armada, colaborase en su mejor orden y gobierno según conviniese al Reino y que llevara "el nombre de Gobernador y poblador de los lugares que se han de poblar en el Estrecho"[35].

Curiosa forma de nombramiento para una época, como era aquélla, en que ciertas designaciones estaban o debían estar revestidas de gran formalidad.

¿Es que a Pedro Sarmiento se le tenía por tan fiel y devoto súbdito como para que se conformara con aquella suerte de migaja que era la mentada gobernación fretana, después de haberse repartido las buenas porciones honoríficas (y las rentas correspondientes) entre otros más encumbrados o con mejores influencias? No podría excluirse esta conjetura.

Se ratifica además el entendimiento que damos, con el aviso signado en Tomar con fecha 20 de marzo de 1581 por Antonio de Eraso, secretario de Felipe II, y que en parte pertinente expresaba:

"Su Majestad concedió a Pedro Sarmiento título de gobernador para cuando hubiese población en el Estrecho y mandó que fuese en el Armada que agora se junta, cerca de la persona del general, con cien ducados de entretenimiento al mes por el tiempo que durare el viaje, y que se le diesen tres mil ducados de renta que al Consejo pareció, y otros tres mil ducados de ayuda de costa, librándole allí la mayor parte o al menos la mitad"[36].

A la peculiaridad del nombramiento es menester añadir que el mismo se había otorgado *sub conditione*, esto es, "para cuando hubiese población en el Estrecho" (que si no llegara a haberla, tampoco habría gobernación). ¡Cosa rara esta designación en favor de Sarmiento!

Por lo demás, ni siquiera los términos de jurisdicción territorial fueron, a nuestro

juicio, lo preciso que debían ser. Así, se le encomendó a Sarmiento el gobierno de los fuertes que habrían de erigirse, como de las poblaciones a fundarse, y el cuidado -*población y pacificación*- de los naturales. Conforme, ¿pero hasta dónde en cuanto a límites? Morla Vicuña agrega que en real cédula por la que Felipe II participa a don Alonso de Sotomayor la gobernación otorgada a Sarmiento la refiere *a las provincias comarcanas del Estrecho*, definición ambigua que podría tomarse tanto referida a las zonas propiamente litorales del paso de mar, como ampliada a regiones de tierra adentro.

El mismo Morla colige de la orden que el monarca da a Sotomayor en cuanto a auxiliar a la gobernación de Sarmiento, que la misma estaba sujeta a su autoridad.

Por fin y en este mismo respecto es menester añadir que el propio Sarmiento, en su trato con Alonso de Sotomayor da a entender que en cierto modo se sentía como subordinado a su autoridad. Tal creemos cuando lo identifica como *gobernador de la tierra*[37], vale decir del territorio hacia el cual se dirigían.

Es oportuno recordar que el nombramiento que Sotomayor había recibido el 19 de marzo de 1581, lo instituía gobernador y capitán general de las provincias de Chile, prescribiendo la ordenanza real pertinente que el mismo usara de su cargo "según y de la manera y *en los dichos límites y distrito* que los usó y ejerció y pudo y debió usar y ejercer el dicho Rodrigo de Quiroga en cuyo reemplazo entraba aquél, en virtud del título y orden que nos tenía teniendo como es nuestra voluntad que tengáis la nuestra justicia civil y criminal en todas las ciudades, villas y lugares que en las dichas provincias hay pobladas y se poblasen..."[38]. Es conocido, asimismo, el preciso alcance jurisdiccional hasta el Estrecho que en su hora se había dado a la gobernación Quiroga.

Todo hace suponer entonces que el nombramiento aquel hubo de ser "para contentamiento" del navegante, menguada compensación para tanto esfuerzo y devoción manifestados en largo historial de servicio.

Hasta podría tomárselo como expresión de antelación sobre lo que habría de ocurrir en el Estrecho a poco andar, como si de partida estuviera destinado a corta vida.

En suma, estimamos que la designación de Sarmiento como gobernador, dadas las características ya analizadas, no habría significado alteración alguna en la disposición jurisdiccional preestablecida para la América austral, la que continuó siendo dependiente del Reino de Chile.

La Gobernación del Estrecho de Magallanes hubo de ser, en el mejor de los casos, una creación administrativa *sui géneris*, o según lo interpretara Morla Vicuña, una comisión *especialísima y ad hoc* referida al cumplimiento del objetivo ya conocido[39].

5. El Reino de Jesús

Primera aproximación al Estrecho

Castigadas las naos y sus tripulantes por azares de la naturaleza y hechos de los hombres, y reducida por consecuencia la imponente flota de otrora apenas a cinco

barcos, éstos arribaron a la boca oriental del estrecho de Magallanes el 17 de febrero de 1583.

Entraron los buques tomando el rumbo hacia la Primera Angostura, pero no pudieron penetrarla por la fuerza que les oponía el viento. Aguardaron entonces que amainara, dando vueltas en la bahía que suponemos fuera la actual Posesión. Mientras tal ocurría, los patagones apercibidos encendieron fuegos sobre la costa. Sarmiento, en la Relación se refiere al lugar como "tierra del cabo", ¿pero cuál? Tomé Hernández en su primer testimonio precisa el sitio nombrándolo *punta de San Andrés*, situándolo cosa de diez leguas de la entrada al Estrecho. El lugar podría corresponder con la zona del cabo Posesión que con sus barrancas litorales domina el saco marino adyacente.

El ventarrón del sudoeste -galerna dominante en la estación- forzó la salida de las naves del Estrecho el día 18. El 19 se realizó un nuevo intento de penetración, pero sin éxito. Aguardaron entonces fuera del canal y el 21 procuraron de nuevo embocar, aunque infructuosamente una vez más. Fue entonces, el día 22, que Flores de Valdés determinó regresar con su nave a España. Alarmado Sarmiento por el zarpe, convocó a una junta de oficiales y recordó para el caso la instrucción real que ordenaba tomar consejo de gente experta antes de resolver. Y así acordaron aguardar que mejorara el tiempo, protegiendo las naves al socaire del cabo Vírgenes y la boca del río Gallegos.

Dieron entonces las naos alcance a la galeaza de Flores de Valdés y Sarmiento se puso al habla con el general, a quien preguntó sobre el porqué de su determinación. La respuesta fue que porque no había bastimentos que dejar en el Estrecho. Agregó entonces el capitán "que le pusiese en tierra, que él sabía que cosa eran nuevas poblaciones y descubrimientos, y que la tierra era poblada y él buscaría bastimentos para todos, cuanto más que bastimentos iban para buena temporada; y que aquel camino no era el que se debía hacer entre hombres de vergüenza ni marineros, sino ir sobre la tierra la vuelta del Estrecho"[40].

¡Qué lección de hidalguía, responsabilidad y coraje daba así Sarmiento al inepto y cobarde Flores de Valdés!

Consiguió de tal manera disuadir al parecer al general y las naos juntas tornaron el día 23 a intentar la entrada, propósito que los vientos volvieron a impedir. La circunstancia fue aprovechada por el pusilánime Flores para insistir en el regreso y así lo determinó sin consultar con otros jefes.

Cundió entonces el mal ejemplo y aunque Sarmiento procuró convencer, e imprecó y prometió contar al Rey aquella vergonzosa arribada, los capitanes fueron uno a uno tras la derrota de la capitana, dejando al pobre Sarmiento sumido en encontrados sentimientos de estupor, rabia, vergüenza y dolor por tanta *cobardía y flaqueza y bajeza* que daba al traste con los planes del rey y los propios.

Así concluiría aquella primera aproximación al Estrecho, al Reino de Jesús, que de tal modo, veía postergada su vigencia.

Aquel año 1583 transcurriría nutrido de incidencias, todas por lo general inconvenientes para el objetivo primero y principal de aquella, ya con razón, infortunada empresa. Como consecuencia de tanto suceso, Sarmiento vería constantemente mermados sus recursos y hombres con los que contaba para dar cima a la promesa que hiciera al rey Felipe de establecer los fuertes y poblaciones en el Estrecho.

Para resumir lo ocurrido en las costas del Brasil, donde aguardaría la flota, basta señalar que su indigno general culminaría su desgraciado comando determinando volverse a España.

"Y así, no teniendo respeto a cosa ninguna, no dudó volver la cara a cosa tan honrosa como era cumplir lo que Su Majestad le mandaba", se referiría Sarmiento con amargura a tal determinación[41].

Quedaron entonces éste y el almirante Diego de la Rivera a cargo de la empresa y de la armada, ahora reducida a dos navíos y tres fragatas (se habían adquirido algunos buques en Brasil), con menguados bastimentos. En cuanto a gente, según la Relación que haría Diego de la Rivera, fueron 259 soldados, 196 hombres de mar y 64 pobladores y artesanos, en total 529 personas, de acuerdo con la misma, aunque la suma de las cantidades parciales arroja diez personas menos.

Allí aguardaría todavía hasta diciembre Pedro Sarmiento de Gamboa "con determinación de morir o hacer a lo que vino o no volver a España ni a donde le viesen gentes jamás"[42].

Arribo definitivo al Estrecho

El día 2 de diciembre de 1583 zarpaba del puerto de Río de Janeiro con destino al estrecho de Magallanes, una flota compuesta por las naos *Santa María de Castro*, almiranta, y *Trinidad*; las fragatas *María de Villaviciosa*, capitana, *Magdalena* y *Santa Catalina*, y un patache adquirido ex profeso para el servicio del Estrecho. La armada llevaba como general al antiguo almirante Diego de la Rivera y como nuevo en este cargo al capitán Gregorio de las Alas. Pedro Sarmiento era el tercer personaje en rango, pero sin mando alguno a bordo. La cantidad de gente embarcada es desconocida, pues la cifra de 529 ya consignada debió variar dado que si se agregaron algunos en el puerto de recalada, Santos, otros en cambio se fugaron.

Enfrentando tiempos variados, el 1º de febrero de 1584 arribaron los buques a la boca del Estrecho y el día segundo pasaron adentro, alcanzando hasta la bahía de San Gregorio. Allí la corriente que venía del interior del canal y un viento fuerte de tierra les impidieron resguardarse, a más de provocar una colisión entre una fragata y el patache que llevaba a remolque, de resultas del cual éste se destrozó por completo. No pudiendo anclar con seguridad las naves -tanta era la fuerza del oleaje-, algunas luego de cortar amarras debieron salir con riesgo y trasponer la Primera Angostura.

Toda esta escena fue contemplada por los indios tehuelches, quienes hicieron tantos fuegos que el humo con el ventarrón cubrió la costa y el mar.

Así las naos, unas adentro y otras afuera de la angostura, debieron hacer grandes esfuerzos para sostenerse aquéllas y tornar a entrar éstas, perdiéndose de vista entre sí. De acuerdo con Hernández se sabe que dentro quedaron la almiranta y la capitana, y fuera de la angostura las fragatas.

Parecía que Eolo, furioso por aquella extraña intromisión en sus dominios australes, se empeñaba con toda su fuerza en desbaratarla y expulsarla. Dos días completos pasaron así las naves en duros afanes, a veces con riesgo inminente de naufragio.

Abonanzando algo el tiempo, Sarmiento todavía intentó que se surgiera sobre la

costa del norte, en la misma angostura, pero fue imposible.

De no haber mediado este contratiempo natural, la flota pudo haber quedado a buen seguro en San Gregorio y haber descargado allí la gente y bastimentos... y la historia tal vez habría sido distinta de lo que fue. Había allí "buena tierra y puerto y agua y gente de la tierra", como recordaría Sarmiento[43].

Tan bravía debió mostrarse la naturaleza que la gente quedó espantada -si falta hacía para tanto desánimo acumulado- que el propio gobernador debió alarmarse "y viendo la contrariedad del tiempo y no tener ya casi amarras, por obviar más estorbos de tiempo que iban ya entristeciendo y amedrentando a la gente, acordaron que en la tierra baja del Cabo de las Vírgenes, que es la entrada primera del Estrecho, 14 leguas de la angostura, se surgiere al socaire della..."[44].

Hubo de ser así que el 4 de febrero de 1584, al mediodía, las naves lograron fondear con tranquilidad al abrigo de tierra junto a la punta Dungeness[45]. Surge al punto la cuestión, no aclarada satisfactoriamente, de saber de qué lado de la misma, si dentro del Estrecho, esto es sobre la costa occidental, o fuera de él en el lado atlántico. Cotejando las fuentes de información que son los escritos de Sarmiento, las relaciones de Diego de la Rivera y de Tomé Hernández, hemos concluido que el surgidero y posterior lugar de desembarco estuvo sobre la costa occidental, en la punta Dungeness, tal vez a medio camino entre el cabo terminal y la barranca litoral del norte. Tal sería el surgidero y playa de la Purificación. Así, por lo demás, lo comprobaría el navegante inglés Richard Hawkins al ingresar al Estrecho en 1594.

Una vez a la cuadra del paraje, de la Rivera hizo bajar un batel al agua entrando en él el almirante Gregorio de las Alas y Antón Pablos, piloto mayor y diez soldados. Se dirigieron luego hacia la nao *Trinidad* donde los aguardaba Sarmiento, quizá consumido de impaciencia, embarcándose únicamente él.

En llegando a tierra se postraron todos y dieron gracias a Dios por haberles permitido el desembarco, luego se encaminaron costa arriba hasta advertir la conformación natural de la comarca, que no es sino un gran páramo en parte cubierto de matorral y en parte pedregoso.

Allí, conmovido como el que más y en pleno uso de su autoridad, pues estaban en los dominios de su gobernación, Sarmiento tomó posesión de la tierra con este grandilocuente discurso:

"Yo, Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general de este Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes, y de las poblaciones que en él se dan a de hacer y de las provincias sus comarcanas, por Su Majestad, a gloria y honra de Nuestro Señor Jesucristo, Dios y Hombre verdadero y de la gloriosísima reina de los Angeles, siempre Virgen Santa María, abogada y señora nuestra, madre suya, tomo y aprehendo actualmente y con efecto, posesión pacíficamente y sin contradicción alguna, de esta tierra, a la cual nombro el asiento de la Purificación de Nuestra Señora y de todas las demás tierras comarcanas y con ellas continuas y consignas, y de todo este dicho Estrecho por mí de nuevo nombrado de la Madre de Dios; antes llamado de Magallanes, como dije, desde la boca y archipiélago del Mar del Sur hasta esta boca que sale a la Mar del Norte, que ambas a dos y cada una dellas están en cincuenta y dos grados y medio, y de todas las islas, puertos, bahías, ríos, puntas, cabos, promontorios y costas y poblaciones dél y de los montes y valles,

llanos, altos y bajos mediterráneos, a una banda y a otra de las tierras del sur y del norte, hasta los límites y confines donde hasta hoy no está poblado actualmente por otro capitán alguno por mandato de Su Majestad, y del mar océano y mediterráneos a las dichas tierras adyacentes y contérminas, añadiendo fuerza a fuerza y posesión a posesión de los que los años pasados yo asimesmo tomé en este dicho Estrecho. La cual posesión tomo y aprendo en nombre del muy alto y muy poderoso católico señor Don Felipe, gran Rey de España y sus anexos, y de su real corona de Castilla y León, como cosa suya propia que es, y para él y para sus herederos y subcesores. Y en señal de posesión planto esta cruz, y dello sean testigos para en guarda del derecho de Su Majestad"[46].

Presenciaban esta ceremonia, además de Gregorio de las Alas y Antón Pablos, Hernando de Requena, Gonzalo de Reina, Juan de Osuna, hidalgos al parecer y algunos soldados.

Acabado el discurso y plantada la cruz, cuantos allí estaban la veneraron de rodillas y entonaron los himnos *Te Deum Laudamus* y *Vexilla Regis prodeunt*. Para dar cumplido término a la ceremonia, el gobernador Sarmiento ejecutó actos simbólicos de señorío, tales como cortar hierbas y ramas, y mover piedras. En seguida se hizo un amontonamiento de piedras, a modo de mojón y en el mismo se erigió la cruz.

Luego los españoles se dispersaron para conocer lo que era la comarca descubriendo las "uvas de espino" (calafates=*Berberis buxifolia*) y "alverjones" (arvejilla=*Lathyrus magellanicus*), frutos que recogieron para mostrar a los demás en las naos que la tierra ofrecía algún sustento.

Entre tanto Sarmiento pidió a Gregorio de las Alas que tornase a bordo a contar al general lo ocurrido, quedándose él con una decena de hombres para dar principio al "asiento".

Los de a bordo viendo la determinación del capitán general, en particular aquellos que le eran afectos, se empeñaron en bajar para hacerle compañía y prestarle ayuda. Entre ellos estuvieron el capitán Andrés de Biedma, meritorio militar veterano de Flandes, los padres Jerónimo de Montoya y Antonio Rodríguez, y otros animosos españoles que "deseaban el buen suceso de esta jornada por ser celosos del servicio de Dios y del Rey"[47].

De la Rivera a su turno dispuso que bajara gente con vituallas, pertrechos, armas y demás, en tanto Sarmiento buscaba un lugar cercano al mar para establecerse con algún reparo. Debió encontrarlo tierra adentro hacia el pie de la barranca, donde el suelo forma hondonadas y existen arbustos de buen porte.

Allí cobró forma el "Asiento de la Purificación de Nuestra Señora", establecimiento de suyo precario y temporal, con un gran toldo de lona, a modo de bodega para resguardar los bastimentos que se iban desembarcando, y tendejones, esto es, tiendas de campaña para el alojamiento de la gente. Todo con planeado orden "en forma de plaza de armas"[48] y rodeada de una alta trinchera, con seguridad construida con champas[49] y ramazón. Allí se alojaron los primeros pobladores del Estrecho.

La necesidad de agua se hizo notar rápidamente y en su búsqueda la gente se desparramó por la llanura y dieron con ella al norte de la punta en forma de cinco manantiales, que fluían de la barranca que constituye el segundo nivel orográfico del área: "fuentecica en una ladera", la describiría más tarde Tomé Hernández. El lugar,

a cuyo pie transcurre una hondonada a modo de valle estrecho, recibió precisamente el nombre de *Valle de las Fuentes*.

Pero además se encontró allí y en otros sitios, leña y alimentos tales como "uvas de espino", "raíces como nabos", "alverjones". Asimismo dieron en el extremo sur de la punta con una entrada de mar (actual chorrillo Tiburón) donde hallaron cantidad de mariscos (mejillones = *Mytilus sp.*) y también algunos lobos de mar, sobre la costa, todo lo cual les procuró alimentación durante los dos primeros días, tiempo que demoró en sacarse la ración de las bodegas de las naos.

La faena de descarga de los diversos bastimentos, como de otros efectos, prosiguió activísima hora tras hora, trabajándose en la práctica mientras había luz y en tanto lo permitía el oleaje que se mantuvo agitado dificultando grandemente la operación. Tan bravío estaba el mar que el general Diego de la Rivera no se atrevió a acercarse a la costa con su nao, ni menos bajar a tierra.

Entre tantísima providencia que debió adoptar Sarmiento, que se movía incansable de un punto a otro, se preocupó especialmente de que no se perdiese lo que ya por distintos azares había menguado en exceso y porque se conservase para provecho de todos. Y así designó oficiales reales para que se recibiesen de las cargas y cuidaran de ellas. Contador y veedor fue nombrado el meritorio capitán Andrés de Biedma, hombre de fiar por demás, y tenedor de bastimentos el alférez Francisco de Garnica. Estos una vez recibidos se fueron despachando al paraje de las fuentes que parecía ser más reparado.

Viendo los problemas que se presentaban para acelerar la descarga, Sarmiento fue a tratar el punto con Rivera, en quien podía advertirse una ominosa reticencia en la colaboración. Convinieron entonces en que lo mejor habría de ser varar la nao *Trinidad*, que era la que traía la mayor cantidad de abastecimientos, aprovechando para ello la pleamar, lo que permitiría descargar con mayor facilidad y con seguridad.

Para entonces, corridos dos días del arribo, se hallaban en tierra unas 300 personas a las que el gobernador se ocupó de vestir con calzado, ropa de abrigo y otros artículos indispensables para que se sintiesen más cómodos y dispuestos a trabajar en el interés común.

Por aquel mismo tiempo y para sorpresa y temor de los españoles aparecieron los primeros habitantes de la tierra, los aónikenk o patagones. Se trató de unos pocos que anduvieron barranca arriba por el sector del valle de las Fuentes y en plan pacífico. No deja de sorprender la rapidez con que los naturales se enteraron de la presencia extraña. Aunque para la época todavía eran nómades pedestres, su sistema de señales debió operar con eficacia y el grupo que se presentó a la vista de los españoles pudo ser tal vez advertido por los moradores de la bahía San Gregorio.

Tuvo suceso entonces el primer encuentro amistoso entre aborígenes y europeos, con gran admiración de uno de los frailes que les oyó pronunciar palabras en castellano, señal expresiva de más de algún contacto con gente de las expediciones precedentes tales como las de Camargo en 1540, Gallego en 1554 y Ladrillero en 1558.

El mar agitado que tanto había venido perturbando el desembarco de gente y cargas, embraveció en la noche del día 6 forzando la salida de las naves Estrecho afuera, retornando las mismas recién dos días después.

Fue entonces y visto lo inseguro del clima que Sarmiento apremió a de la Rivera

para proceder a la varadura de la *Trinidad*, preocupado como estaba por tener en tierra todo el bastimento posible, tan indispensable para su fundación. Acordó asimismo el traspaso de la nao almiranta *Santa María de Castro* para el servicio del Estrecho.

La ruindad y el afán de lucro se hicieron presentes una vez más en este y otros aspectos. Así Pedro Sarmiento debió pagar o prometer pagar lo que de suyo por derecho le pertenecía, llegando inclusive a firmar en blanco respecto de algunos artículos que ni siquiera de tal modo le fueron entregados. Tan mala jugada se la hizo el propio almirante Gregorio de las Alas. Este, además, y algunos compinches, robaron a la nao *Santa María de Castro*... "hasta los clavos, cadenas, candados, jarcia, que en lo del vino y cosas de comer no tiene consuelo lo que destruyeron, hurtaron y vendieron. Y así quedó la nao que era lástima de verla, con sólo un cablote y un anclote, torcida la asta y sin cepo que tenía a la mar; y que fue tanta su agudeza que hicieron firmar al capitán Juan Juárez que recibía la nao con todos los pertrechos y bastimentos que en Río de Jenero se metieron en ella, certificándole que allí estaban"[50].

Es de admirar que Sarmiento consiguiera hacer algo de lo propuesto con tal caterva de pillos que tenía por jefes y compañeros.

Fundación de la Ciudad del Nombre de Jesús

Mientras con gran paciencia aguardaba que se cumpliese con la prometida varadura de la *Trinidad* y advirtiendo la inconveniencia de mantenerse en sitio tan descampado y falto de abrigo como debió serlo el asiento, y lo es de hecho la mayor parte de la punta Dungeness, Pedro Sarmiento de Gamboa decidió "poblar a propósito en la parte más cómoda que por allí se hallase, para obligar a la gente a que se pudiese disponer a trabajar y perdiesen la esperanza de volver a las naos y el amor dellas ..."[51].

Tal posibilidad debió de inquietar -y mucho- al gobernador: había que proceder y rápido a una fundación, no fuera que por demorar se le alzase la gente y se diese al traste con todo.

Y de ese modo, sin tener que buscar mucho, determinó establecerse en el único lugar en que podía esperarse algún abrigo, amén de agua; y éste no fue otro que el valle de las Fuentes, la larga hondonada que corre de oriente a poniente al pie de la barranca anunciadora del primer nivel de la meseta patagónica.

Así en un acto solemne, según la usanza española de la época, Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general del Estrecho de Magallanes, fundó el día 11 de febrero de 1584 la población que nombró "Ciudad del Nombre de Jesús [...] con el aditamento de podella mudar y pasar a otra parte cada vez que se hallare mejor asiento y conviniere"[52].

La ceremonia misma se inició con la reiteración de la posesión del territorio y el acto propiamente fundacional, ratificado con el agitar del estandarte real acompañado de exclamaciones expresivas de la soberanía hispana. Luego que se plantó el estandarte en el suelo en señal de posesión "se tocaron cajas y trompetas y se hizo salva de arcabucería"[53]. Acto seguido se hizo una procesión por el lugar, encabezada por el gobernador y los padres Jerónimo de Montoya y Antonio Rodríguez, oficiales,

soldados y pobladores. En su transcurso se eligió el sitio donde había de erigirse el templo, se cavó allí en medio de invocaciones a Dios, su Madre Santísima y algunos santos; y en la excavación se echaron piedras que habrían servir de cimiento para el altar mayor "y en el dicho cimiento puso dos planchas de fierro y entre ellas de una moneda de plata de Su Majestad, que de una parte tenía las armas reales de Castilla y León, con un letrero que decía: Philipus Secundus Hispaniarum et Indiarum Rex y de la otra una cruz con las mesmas letras"[54]. Junto con la moneda se depositó un pergamino donde se dejó constancia del acontecimiento y que se embreó para su mejor preservación.

Luego se levantó un altar de champa y estacas hechas con ramas de calafate para la iglesia, que se dedicó a la Santísima Purificación de la Virgen María a la que Sarmiento tomó "por patrona y fautora de estas provincias y reino", que desde luego nombró la GOBERNACION Y REINO DE JESUS[55] [56].

Una vez bendecido el altar, se cubrió el recinto con una vela de navío, se colocaron imágenes sagradas, amén de cruz y campana. En este templo así de precario, que pasaba a ser el primero del culto cristiano que se erigía en la América austral, se rezaron las vísperas de la Trinidad y Purificación de Nuestra Señora para impetrar las gracias celestiales sobre la ciudad y empresa. De esta manera culminó la ceremonia fundacional.

Concluido el acto religioso, Sarmiento adoptó las disposiciones propias que aconsejaba el ritual consuetudinario: señaló la plaza mayor, hizo erigir la picota de la justicia, trazó calles y marcó solares para los diversos usos públicos y privados y distribuyó estos últimos entre todos los pobladores, menos para sí, pues él mismo determinó alojarse en el toldo que había hecho erigir en el asiento, para aguardar por el retorno de las naves que se habían alejado con la tormenta.

Se hace necesario comentar, a modo de digresión, que no obstante lo que había hecho y hacía, el gobernador no era tonto ni ciego: aquella comarca no era más que un páramo que no servía para poblar en forma permanente. De allí su advertencia en el discurso posesorio en orden a poderla mudar cada vez que fuere menester y se hallare mejor sitio. La punta Dungeness es una lengua de tierra baja que se desprende como cabo terminal de la base de la meseta patagónica, originando en esta parte con su forma triangular la separación de las aguas atlánticas de las interiores que integran el estrecho de Magallanes. Este singular territorio tiene una superficie de 27,5 kilómetros cuadrados, con una longitud máxima norte-sur de 7 kilómetros y aproximadamente otro tanto de ancho en la base. Es una comarca esteparia, con vegetación de pastos y matorrales hacia la parte norte de la punta y pedregosa hacia el sur. De allí que sus recursos alimentarios naturales, flora y fauna, son más bien escasos, al punto que sólo el hombre moderno y por razones funcionales ha podido residir en ella en forma permanente.

La comarca, entonces, si había servido para que en ella los expedicionarios tomasen finalmente tierra, únicamente debía bastar como paradero temporal para mudarse lo más pronto posible. Las verdaderas fundaciones debían hacerse Estrecho adentro sobre una tierra litoral más acogedora y propicia. De allí que por destino y los escasos recursos que ofrecía, Nombre de Jesús debía ser un asentamiento precario, apenas un campamento de paso, y tal traza fue asumiendo según corrieron los días.

Las casas, ranchos más bien, se hicieron con champas en sus paredes y se cubrieron con lonas y ramas..."y para presto y de presente aquello bastó", relataría después Sarmiento al Rey[57].

Y como la transitoriedad de la fundación no tenía término conocido, se adoptó la providencia de sembrar y plantar las distintas especies vegetales que para dicho fin se habían traído, algunas en almácigo, que incluso de tal detalle se había ocupado el gobernador. De ese modo y en las palabras del mismo "los hortolanos hicieron unos jardincitos alrededor de fuentes..."[58].

Medida necesaria y primera luego de fundada la ciudad fue la de designar sus autoridades. Desde luego el cabildo, genuino organismo de representación popular, que pasó a ser integrado por Diego Pérez de Villandrando, Pedro Raso, Francisco Jiménez y Domingo de Acosta, pobladores casados; Alonso Jiménez de Montes Doca, poblador soltero; Lope Báez y Andrés Salmerón, soldados, todos en calidad de regidores. Francisco Jiménez fue asimismo nombrado procurador de la ciudad y mayordomo; en tanto que Juan Troncoso fue designado fiel ejecutor. Escribano del cabildo pasó a serlo Juan García Venacazón y Juan Muñoz, alguacil mayor.

Una vez instalado el cabildo y juramentados sus miembros, se procedió según el uso hispano a elegir dos alcaldes ordinarios, responsabilidades que recayeron en Alfonso de Juera, poblador, y en Tomás de Vergara, soldado. "Y no se hicieron por entonces más oficiales de república porque no convino", relataría Sarmiento concluyendo el punto[59].

Entre tanto lo mencionado había tenido ocurrencia, retornaron al fin las esperadas naves el día 17 de febrero, trayendo consuelo a los de tierra con su sola vista.

Fue entonces que se procedió a la varadura de la *Trinidad*, pero en tan torpe maniobra que la misma quedó a merced de las olas, virtualmente perdida. Sarmiento desesperado ante tanta fatalidad, intentó como pudo conjurar el riesgo de siniestro y así consiguió desarbolar la nave, aliviando la situación un tanto. Y luego, echando mano de toda la gente procuró salvar parte de la carga mientras duraba la bajamar; y de esa manera por suerte pudo rescatarse parte importante de los pertrechos y bastimentos.

Hacia la medianoche de aquel día aciago Diego de la Rivera, Gregorio de las Alas y el piloto mayor Antón Pablos, previamente concertados, darían cima a su indigna conducta, consumando la felonía del apresurado abandono de aquellos que quedaron en tierra, sin aguardar comunicar con Sarmiento.

"... esa mesma noche se hicieron a la vela callando, sin viento ni fuerza, maliciosamente..."[60].

Con las naves, de la Rivera se llevó buena parte del armamento y pertrechos destinados a la gobernación del Estrecho, dejando a sus habitantes sumidos en el estupor, la indignación y el desconsuelo. Estaba visto que éstos debían arreglárselas como pudieran con los bastimentos y demás que habían podido llevarse a tierra, con lo que consiguieran extraer de la *Trinidad* y con los recursos que pudiera darles el país. Si desafortunados habían sido los principios, no mejor se advertía el futuro suceder de la colonización.

Cristiano devoto como era, no obstante más de alguna imprecación o maldición pudo escapársele al indignado gobernador, quizá para desahogarse ante tanta

contrariedad como era la que parecía confabularse en contra de sus propósitos.

Como queda visto, la tarea principal fue entonces salvar lo que se pudiese de la *Trinidad*, comenzando para ello con poner la nao al mejor recaudo posible. En tal faena se empeñó personalmente Sarmiento, asistido por el alférez Garnica y el capitán Biedma, su teniente-gobernador y muchos otros, en tanto que Juan Juárez procuraba rescatar de la nao todos los elementos y aparejos que podían servir para aperar su desmantelado barco.

El capitán Pedro Iñiguez, otro de los oficiales que secundaba al gobernador, estuvo por aquellos días preocupado del adelanto y custodia de la población. Lo primero, porque en ella todavía faltaba mucho para dar una relativa comodidad a los habitantes, y lo segundo, por cuanto se había advertido un amenazador merodeo de los indígenas.

Así paulatinamente, se mejoraron las habitaciones y se construyó una especie de empalizada o muro según se pudo, guarneciéndose la ciudad con cuatro cañones extraídos de la *Trinidad*. Los artesanos, carpinteros, y herreros en especial, tuvieron de tal manera gran actividad en beneficio y seguridad de todos.

Aparejada la *Santa María de Castro*, su capitán recibió de Sarmiento el derrotero y mapa del Estrecho, con la instrucción de navegar adentro hasta dar con los rincones de la punta de Santa Ana o la boca del río de San Juan, parajes conocidos y explorados durante el primer viaje, en 1580, y aguardar allí en su espera, pues él mismo marcharía por tierra. A fines de febrero partió la nao y hallándose en la Primera Angostura fue arrastrada fuera de ella por la fuerza del viento oeste, que soplando incansable la llevó incluso fuera del Estrecho. Recién a la mañana siguiente la *Santa María de Castro*, en condiciones favorables de tiempo y marea, reingresó al canal y prosiguió avante por las angosturas. Aunque es cierto que natura hizo lo suyo en esta peripecia náutica, no podría excluirse de las mismas la impericia del piloto, un simple marinero portugués de nombre Antonio Gonzalez de quien se escribiría "que aún no sabía tomar el sol ni nunca había gobernado navío"[61]. Debemos presumir sobre ello que poco pudo ayudarlo en su menester el capitán Juárez, soldado como era éste y no marino.

En la ciudad, entre tanto, los indios acometieron una noche, ataque que fue frustrado por la defensa que hizo la gente del capitán Iñiguez, sin más consecuencia que dos soldados heridos por las flechas de los aborígenes.

Días después, el 3 de marzo, tornaron los patagones aunque esta vez en son de paz. Tuvo entonces ocurrencia un encuentro amistoso de cuyos detalles Sarmiento daría cuenta al monarca, consignando maravillado, el hecho de haber pronunciado los naturales algunas palabras castellanas que aquél atribuyó a posibles contactos de éstos con los españoles que en años anteriores habían pasado por estos lugares.

Transcurridos los tres días que se había fijado Sarmiento para aguardar el posible retorno de la nao de Juárez y no produciéndose el mismo, el gobernador entendió que aquél navegaba avante sin problemas y se dispuso a partir a su turno.

Acerca del número de españoles que para entonces había en Magallanes no hay una noción precisa.

De acuerdo con Sarmiento, la cantidad alcanzaba a 338 personas (182 soldados, 59 marineros, 74 pobladores varones, incluidos dos religiosos; 13 mujeres y 10 niños), cifra y composición con la que concuerda Rivera[62]. Sin embargo este mismo informante

en una segunda relación[63], redujo el total a 320 almas (168 soldados, 58 marineros, 94 pobladores, incluidos mujeres, niños y los frailes). Un tercer informante, Antón Pablos, eleva la cifra a 340 personas[64], cantidad con la que concordó el sobreviviente Tomé Hernández en su primera declaración de 1587, añadiendo que otras 40 quedaron embarcadas en la *Santa María de Castro*[65]. En su segunda declaración prestada en Lima en 1620, Hernández afirmaría que con Sarmiento habían quedado en tierra 280 personas.

Esta cantidad es muy cercana al total de 277 que señalara el propio gobernador como habitantes de Nombre de Jesús entregando el siguiente detalle: 183 soldados, 68 pobladores varones, 13 mujeres, 11 niños y dos negros[66]. Por el mismo se sabe que en la nao *Santa María* se habían embarcado 52 hombres[67]. Esta cifra más la consignada y sumado el propio Sarmiento da un total de 330 españoles, que debemos tener como lo más fidedigno.

De entre la gente de Nombre de Jesús este capitán "entresacó 94 hombres" con los que formó el contingente que habría de marchar adentro por el litoral del estrecho de Magallanes, agregándose él mismo y el padre Montoya[68]. La partida emprendió el viaje temprano la tarde del día 7 de marzo de 1584.

En Nombre de Jesús y a cargo de Andrés de Biedma quedaron entonces 181 habitantes, la mitad de los cuales eran pobladores incluidos las mujeres y los niños.

La expedición de Sarmiento a lo largo del litoral

Marchando por campos que apreció como de buen aspecto y feracidad, el gobernador y compañeros concluyeron el primer día de camino en un cañadón que identificamos como el primero que se abre en la costa procediendo del oriente, en la zona de punta Wreck.

En las siguientes jornadas los expedicionarios avanzaron conociendo las características geográficas de la costa y el terreno adyacente, como tomando buena cuenta de los recursos comarcanos, advirtiendo de paso numerosos rastros de los indígenas, pues aquel era un territorio harto frecuentado por ellos. Así arribaron a la costa de la Primera Angostura al cabo de cinco días de marcha.

Tomé Hernández, informado sin duda por alguno de los expedicionarios, contaría un hecho omitido por Sarmiento y que tuvo ocurrencia durante la primera parte del viaje. Se trató del hallazgo sobre la costa, de los restos de un navío, anclas y uno de los mástiles. Con seguridad se trataba de una de las naos de la armada del obispo de Plasencia, que según se ha visto había naufragado sobre el litoral norte del Estrecho en enero de 1540.

Muy favorablemente impresionado debió quedar Sarmiento con el aspecto de esta parte del país meridional, precisamente donde planeaba levantar uno de los fuertes, como consta de la descripción que dejó del mismo: "... hay grandes dehesas de lindas aguas y lagunas y muchas apacibles hierbas para pasto de ganado mayor y menor, mucho junco y juncia para abrir casas y hacer esteras, y otras muchas cosas de edeficios, muchas tierras para sembrar y leña pequeña para quemar; no hay madera para edeficios, que se ha de traer quince leguas más adentro, de la Ciudad del Rey

Don Felipe y de mucho más cerca, pero puédense hacer muy lindos ladrillos, tejas, tapias y cal bastarda de piedra de la mar, que aunque morena, es fuerte y de mucho provecho"[69]. En la relación que haría después al monarca se prodigaría en enumerar y alabar la abundancia y variedad de fauna y otros recursos de la tierra.

Sarmiento nombró a tan atractivo paraje como *río de las Lanzas*, por haber usado de éstas como medio para atravesarlo, curso que debemos tomar por el actual chorrillo Kimiri-Aike. Hasta allí la partida había avanzado un centenar de kilómetros, descontadas las vueltas.

Es de preguntarse que si el lugar le pareció tan atractivo a Sarmiento, ¿por qué no paró en él para fundar y establecerse? ¿Qué extraño sino lo impulsaba a continuar hacia el interior del Estrecho, si aquí precisamente y según sus observaciones y recomendaciones previas debía fortificarse?

Para entonces, por lo demás, el recorrido había sido asaz penoso para los hombres, muchos de los cuales ya marchaban descalzos. De otra parte, el hambre que atormentaba a la partida no se saciaba satisfactoriamente, pese al aprovechamiento de cuantos recursos encontraban durante la marcha. Así el desánimo vino a añadirse una vez más a los padecimientos propios de la caminata. Pero había que continuar Estrecho adentro, y así se hizo.

De ese modo alcanzaron los expedicionarios la punta de San Gregorio, paraje en que el capitán general había tomado tierra en 1580 durante el primer viaje, sitio en el que los indígenas acometieron al grupo de desembarco.

Precisamente allí fue donde los caminantes vieron a los primeros patagones, como antes, a comienzos de febrero, lo hicieron los de la armada al arribar a las aguas de la bahía contigua. Nada tenía de extraño aquel encuentro pues la comarca de San Gregorio era un paradero tradicional de los aónikenk según los prueban los antecedentes históricos y arqueológicos.

Si en un primer momento los indios parecieron venir en plan pacífico, tornaron más tarde de otro modo y acometieron a los españoles, ocasionándoles un muerto (el soldado nombrado Lope Báez) y algunos heridos, sufriendo aquéllos, bajas semejantes.

A partir de entonces la marcha se vio dificultada tanto porque debió curarse y atenderse a los heridos que sumaban diez hombres, y ayudárseles a caminar, cuanto porque se temía un nuevo ataque indígena. Así llegaron, siempre por la costa, hasta la bahía Oazy, la que debieron orillar contrariados ante la imposibilidad de vadearla. Para entonces y con gran sentimiento debieron abandonar a uno de los heridos que no quiso seguir caminando.

Adelantando de ese modo volvieron a encontrar otro seno marino que les interrumpía el paso, esta vez la laguna de Cabeza del Mar y su canalizo, lo que les obligó a un largo rodeo en una caminata ya penosa en extremo. Por esta zona que abunda en marismas y lagunas y donde incluso los expedicionarios pudieron llegar a ver las aguas del mar de Otway, tales circunstancias los confundieron, llevándoles a dudar del rumbo que llevaban, encontrándose por algún tiempo perdidos.

Al fin, al borde del agotamiento total, alcanzaron nuevamente la costa del estrecho, yendo camino del sur, "en un hermoso río de mucha y clara y buena agua, donde comienza la primera arboleda, el más bien asombrado para poblar y gozar de lo raso

y montaña y proveer los fuertes de madera..."[70].

Sarmiento dio al río el nombre *de los Alisos*, por encontrar parecidos a los autóctonos ñires (*Nothofagus antarctica*) con dichos árboles fagáceos de Europa. Este lugar es perfectamente identificable con la comarca de bahía Laredo-Chabunco, por donde corre el río homónimo, grato paraje natural que mereció los elogios de otros exploradores y viajeros del pasado, por razón de su atractivo y acogedor aspecto.

Una vez más y no obstante la favorable descripción que del mismo hizo, llama la atención que Sarmiento no lo eligiera para sus propósitos fundacionales.

Aquí hubo de ser donde la gente, ya exhausta, hambrienta y castigada, al punto que un soldado se ocultó para no seguir y acabó perdido del todo, llegó al borde de la desesperación. Para remate, si falta hacía, y siendo el 20 de marzo, los desanimados españoles debieron soportar una fuerte lluvia y grandes fríos "que la gente acabó de desmayar, heridos y sanos"[71] y así nadie quiso pasar adelante.

Con toda razón "vídose Sarmiento trabajosísimo y angustiado de ver tantas necesidades y peligros en la gente, que ya no le bastaban halagos, ni diligencias"[72].

Y en tal adversidad tornó a manifestarse el coraje, la reciedumbre espiritual y la entereza física de Pedro Sarmiento de Gamboa.

Habló entonces a sus alicaídos hombres y procuró animarlos haciendo un panegírico de las hazañas hispanas en las Indias, destacando que tales hechos fueron posibles gracias a la superación de las flaquezas físicas y al renunciamiento de tantos españoles como ellos, y los animó vigorosamente a recuperarse y seguir avante, que él como siempre daría el ejemplo.

Pero el agotamiento, la debilidad y las heridas habían hecho estragos en la partida como para que un discurso, por aleccionador que fuera, la hiciera reaccionar como quería su incansable jefe. Así pocos fueron, apenas 20 y el padre Montoya, los dispuestos a marchar en busca de la *Santa María de Castro*. El resto, 70 en total, quedó en el lugar a cargo de Garnica, para reponerse.

Apenas se iniciaba la marcha cuando Sarmiento pudo ver el batel de la nao que surcaba el mar reconociendo la costa, noticia que produjo general contentamiento.

Observados a su tiempo los de tierra, los del batel fueron hacia ellos y de esa manera se enteró el gobernador de la cercanía en que se hallaba el navío. Dispuso entonces que los heridos y los débiles fuesen trasladados en la embarcación y que aguardasen donde se encontraba la *Santa María de Castro*, que, según los datos, permiten suponerla situada en la ensenada de Santa Catalina, al norte del cabo de San Antonio de Padua, mientras él con los más fuertes y animosos marchaba por tierra salvando a través de la playa y la floresta enmarañada, la veintena de kilómetros que los separaba del sitio.

A poco se juntaron todos, para regocijo general, en algún punto de la costa norte de la actual ciudad de Punta Arenas. Allí se construyó un reparo con ramas y descansaron un par de días. Embarcados, el 22 de marzo pusieron rumbo hacia el sur y arribaron al excelente puerto de San Blas, el tercero de sur a norte de los ancones que avistara Sarmiento desde la cima de la punta de Santa Ana en febrero de 1580, lugar en donde al fin habría de detenerse para fundar la segunda población fretana.

Concluía de tal manera aquella esforzada y azarosa expedición terrestre -la primera que en su género registrarían las crónicas australes- y que había conducido a

Sarmiento y compañeros por más de 300 kilómetros a lo largo del litoral del Estrecho, con un costo mínimo de vidas, solamente tres hombres, considerando las penalidades y riesgos del viaje.

Del mismo modo resultaría como fruto indirecto el primer plano particular de la región oriental del estrecho de Magallanes, documento en que se registran varias de las circunstancias geográficas consignadas, y que fuera construido por Sarmiento en época desconocida pero que podría entenderse cercana al tiempo de su alejamiento de Magallanes.

La navegación de Juan Juárez

La *Santa María de Castro*, según se ha visto, logró penetrar en el Estrecho durante los últimos días de febrero y tras algunos reconocimientos en la parte norte del gran saco inicial del canal, el 4 de marzo navegaba con fortuna a lo largo de la primera de las angosturas. La nao fue a fondear aquel mismo día en la ensenada de las Once Mil Vírgenes, actual bahía de San Gregorio. Allí Juárez dispuso permanecer algunos días, que fueron aprovechados en la reparación del batel y en la provisión de mariscos y agua. En tanto así ocurría, una partida de la tripulación penetró hacia el interior de la comarca alcanzando hasta una altura, tal vez alguna estribación o cima de la serranía de San Gregorio, lo que les permitió tener una visión amplísima del entorno. Cosa singular para el lugar, los tripulantes no vieron indígena alguno, aunque sí muchos animales.

Los españoles dejaron como testimonio de su paso, dos cruces, por lo que el paraje fue nombrado *Exaltación de la Cruz*.

Al sexto día de permanencia un ventarrón hizo garrear la nave y la dejó a merced del oleaje y las corrientes, poniéndola en serio riesgo de encallar y aun de destruirse sobre la costa de la Segunda Angostura. Superado el trance y cuando ya los tripulantes se creían perdidos, el barco logró pasar la estrechura marina mencionada y consiguió fondear con seguridad en la vecindad de la punta de San Silvestre, costa noreste de la isla Isabel. Corría el 13 de marzo.

Navegando hacia el sur costearon la península de Brunswick y al día siguiente se detuvieron en la rada meridional de la punta de San Antonio de Padua, actual puerto de Punta Arenas. La siguiente singladura condujo a Juárez y su gente hasta la bahía de Agua Fresca donde se dispuso el fondeo. Desde allí el capitán exploró con un batel el sur, en procura del río de San Juan de la Posesión y de los ancones, encontrando en el segundo de éstos "un puerto muerto, muy bueno, que se puede amarrar a proís de una parte a otra"[73]. El hallazgo debió ocurrir entre el 18 y 19 de marzo. Un día después gente de la nao encontraba a Sarmiento y compañeros.

No se debe creer que la así resumida fue navegación fácil. Por el contrario, fue harto movida por causa de los elementos naturales y -como queda dicho- por la impericia del piloto, lo que llevó a la tripulación a reclamar por puerto seguro y definitivo, al punto de incurrir en cuasi amotinamiento según daría cuenta Juárez al gobernador.

La Ciudad del Rey Don Felipe

Tras un breve recorrido inspectivo del sector en que se encontraban, circunstancia que condujo al gobernador a través de la punta de Santa Ana y el río de San Juan de la Posesión, teatro de sus actividades de otrora, hasta el puerto de Santa Brígida (bahía de San Nicolás) varias millas hacia el meridión, Sarmiento se devolvió convencido de que el puerto de San Blas tenía las mayores comodidades y recursos para establecer una población.

Hubo de ser así que el día 25 de marzo de aquel ya harto ajetreado año del Señor de 1584, día además de la conmemoración de la Anunciación de la Virgen María y domingo de Ramos para más señas, que el gobernador y capitán general del estrecho de Magallanes se dispuso a fundar una segunda población en sus dominios jurisdiccionales.

La ceremonia hubo de ser tan brillante y llena de contenido como aquella de Nombre de Jesús, sino más todavía, porque el ánimo general era superior y porque el agradable entorno natural era propicio a la voluntad fundacional.

Luego de tomar posesión solemne de la tierra y mar en nombre del rey castellano y plantar la cruz como expresión material y espiritual de la misma, Pedro Sarmiento de Gamboa cavó un hoyo en donde colocó la piedra fundamental de la iglesia que dedicó a Nuestra Señora de la Anunciación[74], junto a la cual depositó una moneda real de plata.

Obrando así el gobernador y capitán manifestó, ante los 142 testigos que eran sus hombres, que en nombre y por cuenta del soberano fundaba una ciudad metropolitana "a la cual nombró desde luego la Ciudad del Rey Don Felipe"[75].

Siguió el arbolar del rollo de la justicia, omnipresente y ominosa señal para recordar a los levantiscos la severidad hispana; y el señalar de la plaza y los sitios para las casas reales, para el cabildo, cárcel y hospital, también para casas de pobladores, amén de calles, cuadras y sementeras.

Sarmiento designó asimismo a los miembros del cabildo y oficiales de república, esto es, a los responsables de los servicios más importantes, quienes a su turno eligieron como primeros alcaldes ordinarios de la ciudad a Simón Navarro y a Diego Fernández.

Y como aquella ciudad había de ser metropolitana, vale decir la principal y capital de la Gobernación y Reino de Jesús, Sarmiento debió poner mucho amor y diligencia para que desde un principio su trazado, aspecto material y comodidad fuesen condignos de tal jerarquía y calidad.

Para situarla había elegido un terreno relativamente amplio, en parte plano y con firme suelo rocoso, cubierto de matorral y arboleda, situado al sur inmediato del puerto y teniendo al frente, hacia el oriente, una puntilla rocosa algo elevada y junto a ella una pequeña cala útil para descargar embarcaciones ligeras. Agua corriente y buena había suficiente en dos cursos vecinos y rica fuente de maderas en el bosque aledaño. El lugar era en suma acogedor y favorable, apto por demás para el propósito. Unicamente el clima, circunstancia natural que había de conocerse por la experiencia

de vida, se mostraría inestable. Así, con todo, en especial por los mejores recursos y por destino, las obras a emprenderse debían ser, como lo fueron, de mayor calidad.

Desbrozada y desarbolada la superficie elegida, se definió y cuadró a cordel la plaza y a partir de ella se trazaron las calles y manzanas en damero.

Cristianos como eran los habitantes, lo primero hubo de ser el templo, el que se edificó con respaldar de piedra usando el barro como mortero. Más tarde habría de ampliarse la iglesia, doblándose la superficie de modo que cupiese todo el pueblo en ella y se le agregó un campanario. Junto a ella se levantó la casa para los religiosos y el hospital de misericordia. Con estas tres construcciones debió darse forma a uno de los costados de la plaza.

Los tres edificios de importancia que se levantaron fueron la casa real de munición, la del cabildo y la herrería (ésta en medio de la plaza). La primera era de apreciable tamaño, de fuerte construcción y con techumbres a dos aguas. Se le dio altura suficiente para que pudiese tener un sobrado o altillo útil para el almacenamiento de diversos artículos, además de las municiones y armas.

Según lo describiera Sarmiento y lo ha comprobado en parte la arqueología, la madera se empleó en las paredes, hincándose los postes o cuartones en el suelo y afirmándose los mismos con piedras. Las junturas entre maderos se rellenaron con barro. Los techos debieron ser de madera de menor escuadría en los tijerales, con ramas menudas y paja para la cubierta.

Las casas de pobladores debieron seguir semejante técnica, aunque en dimensiones más modestas de manera que en cada una alojasen cuatro hombres. De ello derivamos que los edificios con los que llegó a contar el poblado no pudieron bajar de veinticuatro y con seguridad llegar a treinta, entre construcciones mayores y menores.

Concluidas las casas y edificios, el recinto fue cercado por una empalizada de madera gruesa, en la que se abrieron dos portones, uno mirando al mar y otro hacia tierra. Se completó las obras principales con el trazado y erección de un baluarte fuerte sobre el ribazo de la puntilla rocosa, que separaba el puerto de la cala y para su debida defensa, para lo cual se dotó al bastión con cuatro cañones de a veinte quintales, puestos en casamatas. Este baluarte fue puesto bajo el comando del alférez Francisco de Garnica, soldado veterano de Flandes e Italia.

Otras dos o cuatro piezas fueron emplazadas junto a las puertas de la empalizada con lo que se completó el sistema defensivo de la ciudad.

Cuando la obra estuvo concluida, Sarmiento hizo tallar en madera un gran escudo con las armas reales y corona imperial, el que fue colocado como enseña en la punta del baluarte.

Así, y para satisfacción del fundador, hubo de quedar la ciudad "con gracia y buena vista a la mar y a la tierra, y en lugar a propósito para fortificarse y defenderse, con muy poca costa y trabajo"[76].

El maestre y gentilhombre Francis Pretty, compañero de Cavendish y que con éste conocería el lugar tres años después, corroboraría el juicio de Sarmiento, afirmando que los españoles "habían planeado muy bien su ciudad y la habían asentado en el mejor lugar del Estrecho por la madera y el agua"[77].

Pero las obras no acabaron con lo descrito, pues además la gente, a la que virtualmente no se dio reposo, se ocupó asimismo en labrar la tierra y sembrar,

aunque ya no fuese estación propicia para tal faena; también en desmontar el terreno y preparar corrales, como en cortar y acopiar madera y leña para diversos usos. De igual modo se hizo carpintería de ribera, transformándose un batel de la nao en un barcón para el servicio de la ciudad, al que se nombró *Espíritu Santo*. Aún hubo tiempo para hacer reparaciones en la nao y para preparar pipas o barriles, forjar y aderezar hierros para herramientas y piezas varias; en fin, sobró labor para los contados artesanos que integraban el contingente poblador.

Tantos trabajos y diligencias en las que, como correspondía, descolló el propio Sarmiento, requirieron de grandísimo esfuerzo y no menores fatigas y penurias, porque la privación de herramientas, calzado, vestido y alimentos era mucha. Cuánta falta hicieron aquellos artículos que por lamentable apresuramiento habían llevado consigo Flores de Valdés y de la Rivera. ¡Cómo les acompañarían las maldiciones de los esforzados trabajadores de Rey Don Felipe!

Para suplir la necesidad de calzado fue menester hacer abarcas, a modo de ojotas, con pieles de lobos y huemules que pudieron capturarse. Además los españoles debieron alimentarse con los frutos de la tierra y los del mar para saciar el hambre que las escasas y no tan buenas provisiones que había traído la nao no conseguían aplacar. Todo aquello debiendo soportar el rigor de un clima que en esta parte del territorio es de ordinario variable y húmedo y que en aquel año se mostró particularmente duro, anticipando el invierno con grandes nevazones[78].

De este modo adelantó el calendario y al día siguiente del domingo de Cuasimodo tuvo suceso la ceremonia con la que concluyó en debida forma la faena laboriosa. Se realizó para ello una procesión presidida por el gobernador y sus tenientes, con el estandarte real a la cabeza y de la que participaron todos. La misma hubo de culminar en la iglesia donde se cantaron las vísperas y se rezó una misa. Así quedó instituido el día de la fundación de la ciudad, quedando constancia de ello en el libro del cabildo. Debió ser entonces cuando se instaló la cofradía, formada por una docena de hermanos, para cuidar del hospital de misericordia.

Mas no todo fueron esfuerzos, plegarias, celebraciones y alegrías en aquellos días iniciales de la Ciudad del Rey Don Felipe. También hubo tiempo para actos de rigor justiciero, como ocurrió cuando se descubrió una conspiración encabezada por un soldado de nombre Antonio Rodríguez y de la que formaban parte Juan Alonso, Francisco Gutiérrez de Godoy y un presunto clérigo, Alonso Sánchez.

Estos pretendían apoderarse de la *Santa María de Castro* y navegar con ella hacia Chile, dejando estos parajes que tantos padecimientos y desdichas les habían causado. Uno y otros por lo demás habían estado enredados en el principio de amotinamiento del que antes diera cuenta el capitán Juárez al gobernador.

Descubiertos y juzgados, se penó con la muerte al cabecilla, que fue ejecutada en la plaza y se condenó a galeras o a prisión a los otros conspiradores.

De esa manera se arribó al 23 de mayo, día en que Pedro Sarmiento entendiendo concluidos los trabajos fundamentales, se alistó para zarpar hacia Nombre de Jesús. Entonces preparó e hizo difundir diversas disposiciones y ordenanzas para el gobierno de la comunidad; impartió instrucciones, aconsejó paternalmente cómo manejarse y obrar en distintos respectos, cuidados y menesteres; y designó al meritorio capitán Juan Juárez de Quiroga como corregidor y alcalde mayor de la ciudad. Por fin,

instando a unos y a otros en cuanto a la práctica de amistoso trato, del trabajo y la virtud, embarcó el gobernador Sarmiento y luego se hizo a la vela siendo las seis de la mañana del 24 de mayo.

Marchaba de tal modo, dejando virtualmente acabada una hermosa tarea de la que con orgullosa satisfacción daría cuenta al soberano, pues había sido hecha en su mejor servicio y gloria.

Dejaba en tierra un centenar de hombres que quedaban confiados en su promesa de retorno, pero a los que por obra de la fatalidad no volvería a ver jamás.

Sus planes, razón de su viaje, incluían la navegación hasta Nombre de Jesús, para recoger allí armas y municiones y otros elementos y conducirlos a la costa de la Primera Angostura, en donde llegada la buena estación habría de levantarse el primero de los fuertes. Además Sarmiento pensaba tomar alguna gente para poblar con ella el paraje del río de los Alisos, sitio de donde habría de extraerse madera para las fortalezas. De otra parte, consideraba dirigirse después hacia las costas centrales de Chile o al Perú en procura de los auxilios más urgentes para su empresa colonizadora.

En navegación tranquila y sin incidencias la nao arribó a la playa de la Purificación al mediodía del 25 de mayo. Envió entonces Sarmiento un mensaje a Biedma, encargándole que hiciese traer municiones, pobladores casados y otros enfermos para subirlos a bordo.

En eso estaban, cuando a la mañana siguiente, sábado 26 de mayo de 1584, fecha fatídica, comenzó a soplar fuerte del sursuroeste forzando la nave hasta hacerla romper el calabrote que la unía con el ancla, haciéndola garrear y llevándola mar afuera hacia el Atlántico, de donde no pudo retornar por la fuerza que le oponía la galerna.

Así Sarmiento, a su pesar, debió gobernar hacia el norte, alejándose cada vez más de sus compañeros. Una vez más la fortuna se le manifestaba adversa y esta vez en forma definitiva para el destino de su empresa, pues ya no podría volver a su Reino de Jesús. Ni siquiera conseguiría auxiliar a sus desdichados habitantes, que a partir de entonces quedarían librados a su más triste suerte.

Empujados hacia el septentrión, Sarmiento condujo la nao hasta las costas del Brasil. Allí, infatigable como era y angustiado por asistir a sus lejanos gobernados, no ahorró diligencias hasta conseguir equipar una nave de auxilio, la *San Antonio*, que puesta al mando del piloto Gaspar Conquero zarpó de Río de Janeiro en diciembre de 1584. Entre tanto escribió al rey y se ocupó de comprar pertrechos para los colonos y las necesidades del Estrecho. Adquirió asimismo un navío, lo aprestó y aprovisionó y zarpó con él el 13 de enero de 1585 rumbo a Magallanes. Los vientos contrarios le imposibilitaron subir de los 39 grados de latitud, debiendo retornar a Río de Janeiro al cabo de casi dos meses de infructuoso intento. Allí para mayor amargura se enteró del retorno de la nave de Conquero, que tampoco había conseguido arribar al Estrecho. Con cuánta razón escribiría después que entonces pensó reventar de enojo[79].

Uno y otro esfuerzo habían agotado sus recursos. Transcurrió el tiempo haciéndosele cada vez más difícil de obtener ayuda; ni siquiera podía mantener sumisos a los contados hombres que le quedaban, por lo que determinó irse a España y conseguir allí los auxilios indispensables para su gente y fundaciones.

Zarpó entonces desde Bahía el 22 de junio de 1586 y poco más de mes y medio

después, la nave en que viajaba era atacada y apresada por corsarios ingleses. A partir de aquella nueva desgracia comenzaría para Sarmiento otra etapa de su agitada existencia, cuyo relato ya no es materia de esta historia.

Lo que aconteció en Nombre de Jesús desde la marcha de Sarmiento hasta el abandono de la población

Al emprender su esforzada expedición a comienzos de marzo, Sarmiento había instruido al capitán Andrés de Biedma en orden a disponer una expedición tierra adentro, hacia el río de Gallegos, para conocer mejor las características naturales del territorio.

Y en efecto, tal lo dispuso Biedma enviando una partida de cuarenta hombres a cargo del capitán Pedro Iñiguez. Este penetró un tanto hacia el norte y no encontrando aborígenes retornó pronto. Aquél, sin embargo, volvió a ordenar una segunda excursión, esta vez con el encargo preciso de no parar hasta dar con el río y la gente que pudiera poblar por sus contornos. Este conocimiento ajustaba cabalmente con las instrucciones que a su tiempo había recibido Sarmiento del rey, pues le permitían ir tomando noticias acerca de las características naturales y de la población del territorio entregado a su jurisdicción.

Así Iñiguez alcanzó el curso del Gallegos y lo remontó un buen trecho. Mas cuando se aprestaba a regresar sin haber visto indio alguno, se topó con una cantidad de patagones que lo acometieron sin razón. De esta nueva escaramuza entre españoles e indígenas resultaron algunos muertos, uno de ellos español, y varios heridos. Por causa de este encuentro como del que por ese tiempo había sostenido Sarmiento en la comarca de San Gregorio, debió quedar un mutuo recelo que tal vez pudo impedir, en el futuro, algún trato que habría resultado salvador para los españoles.

En tanto había corrido el tiempo y promediaba abril, Biedma, viendo la demora del gobernador, determinó enviar un contingente Estrecho adentro para que se juntase con los otros y diese razón de lo que acontecía en la población. De esa manera se despachó un grupo de cuarenta hombres a cargo de un tal sargento Muñoz, probablemente Juan Muñoz, incorporado a la expedición como artillero.

El anticipado rigor invernal que había castigado a los habitantes del rey Don Felipe, sorprendió a la partida durante la marcha y causó estragos entre sus debilitados caminantes. Así uno tras otro fueron muriendo de frío y de hambre, y sus cuerpos jalonaron tétricamente el camino.

A tanto llegaría la condición famélica de los pocos que lograron sobrevivir, que practicaron el canibalismo, según se sabe ahora por la primera relación de Tomé Hernández. Cuando sólo quedaban cinco hombres, cuatro de ellos se concertaron para matar al quinto y comérselo. Lo que en efecto hicieron "por la mucha necesidad que tuvieron"[80]. Este suceso, como otros fueron olvidados o quizá intencionalmente silenciados por Hernández en su relación de 1620, quizá avergonzado por tan inhumano proceder.

Estos infelices y los que navegaban en sentido contrario en la *Santa María de Castro* se advirtieron unos a otros, éstos las fogatas de aquellos que a su turno

avistaron el navío. De acuerdo con Sarmiento los fuegos fueron notados en la costa a cosa de seis leguas de Rey Don Felipe, lo que podría corresponder con la bahía de Agua Fresca o su vecindad.

En Nombre de Jesús, entre tanto, la situación se había hecho crítica debido a la carencia de alimentos, y lo poco de que se disponía fue reservado para racionar a niños y enfermos. De tal manera los demás debieron sustentarse con la caza, la extracción de mariscos y raíces. Milagro fue así que en los dos meses que la gente aguardó por Sarmiento no muriesen más que dos hombres, mientras que otros, que habían llegado enfermos, consiguieron mejorar según le hizo saber Biedma.

La situación general que se vivía en aquellas semanas iniciales de la fundación y las necesidades que por fuerza debían soportarse, no dejaron de provocar también aquí el descontento entre algunos soldados, quienes planearon amotinarse para acabar con Biedma, Iñiguez y otros oficiales, amén de robar la casa real de munición y luego marchar por tierra, presumiblemente hacia el norte. Delatados los conspiradores, fueron apresados y juzgados, haciéndose justicia con el cabecilla, un tal Sebastián Salvador, quien de tan triste suerte hubo de inaugurar la picota ciudadana.

Alejado Sarmiento por la fuerza de los elementos naturales, el capitán Biedma determinó esperar por él unos cinco meses. Debió ser este lapso un tiempo amargo por la insuficiencia de alimentos, que llegó a ser angustiosa, por la rudeza propia del invierno austral, y por el desaliento que debió cundir en la misma medida que pasaban las semanas y no llegaba auxilio. Las bajas entonces comenzaron a menudear, sin duda entre los más débiles.

Arribada la buena estación, tal vez entrado noviembre, Biedma decidió marchar Estrecho adentro para ver qué pasaba con los de la segunda población. Llevó consigo un contingente de veinte soldados, por cierto los más fuertes de entre los que le quedaban, de modo que pudiesen resistir la larga y extenuante marcha.

En Nombre de Jesús quedó entonces Iñiguez con el resto de los habitantes, los que para entonces debían montar a no más de cien personas de las 183 que quedaron al partir Sarmiento hacia el interior a comienzos de marzo y descontados los que habían ido con Muñoz, los que lo hacían con Biedma y las bajas por fallecimiento.

El capitán Iñiguez recibió la instrucción de mantenerse allí hasta que se le agotaran los escasos bastimentos que aún pudo dejarle el teniente-gobernador. Habiendo transcurrido mes y medio desde la salida de éste, Iñiguez dispuso el abandono de la ciudad. Corrían entonces los últimos días de aquel año de 1584 cuando la gente despobló Nombre de Jesús, que así apenas alcanzaba a enterar diez meses de efímera y triste existencia.

El éxodo de los pobladores de Nombre de Jesús, aunque realizado en la estación más benigna del clima meridional, hubo de ser muy duro para los desalentados, famélicos y extenuados españoles. Así, por segunda vez los cuerpos de muchos de ellos exhaustos o muertos por inanición, debieron quedar a lo largo del trayecto para pasto de animales carroñeros.

Sólo dos tercios, no más de sesenta quizá de los que salieron de Nombre de Jesús, lograron llegar con vida y menguadas esperanzas a Rey Don Felipe.

La triste historia de la gente que pobló la Ciudad del Rey Don Felipe

Arribado el capitán Biedma a la segunda población, pudo enterarse de lo que había ocurrido al grupo de Muñoz y de cómo se había hecho justicia con los cuatro sobrevivientes que habían practicado el canibalismo.

Biedma advirtió además que aunque mejor situada y con más abrigo, la Ciudad del Rey Don Felipe pasaba por tanta necesidad como la había tenido y tenía Nombre de Jesús. Así, cuando llegó Iñiguez con la gente, la situación se hizo más crítica en cuanto a alimentación y convivencia. Para entonces, enero o febrero, pues es imposible calcular cuánto pudo demorar el penoso éxodo, debieron contarse unas ciento cincuenta personas, dando por seguro que entre mayo y diciembre debieron fallecer varias en Rey Don Felipe. Difícil se habrá hecho entonces comprender cómo la partida de Muñoz, que debemos suponer formada por soldados siquiera con restos de reciedumbre física, pudo perecer prácticamente por completo en el trayecto, mientras que el grupo de Iñiguez, en donde había mujeres, niños, enfermos, en fin, y no obstante los padecimientos de la marcha, había perdido sólo un tercio de sus miembros. Conjeturamos que aquéllos, no obstante la afirmación de Hernández, pudieron perecer en parte por hambre, pero no podría excluirse que armados como iban se tirotearan entre ellos, que tuviesen alguna escaramuza con los indígenas o, todavía, que algunos perdiesen el rumbo y quedaran errando hasta encontrar la muerte.

Apreciada la realidad que se vivía, Biedma tomó consejo de Iñiguez, Juárez, Garnica, el padre Rodríguez y de algún otro hombre principal, considerando que la permanencia en el Estrecho, de no recibirse socorros inmediatos, habría de concluir en una tragedia según podía advertirse. Se resolvió entonces construir dos bateles o barcones, embarcarse luego en ellos y alejarse de una vez por todas de aquel territorio fatídico.

Y así, sacando fuerzas de flaquezas y con la faena especializada de los artesanos y la ayuda de todos los hombres en estado de trabajar, se pudo construir las embarcaciones. Pese al esfuerzo y cuando se dispuso verificar su capacidad, se comprobó que la misma era inferior al número de habitantes a embarcar, pues en los bateles a duras penas cabían hasta un centenar de personas cuanto más.

Ante ello Biedma convino con Iñiguez que éste se quedara en tierra con unos cuarenta hombres y se dirigiese con ellos hacia la primera población, procurando sustentarse en el camino con lo que le ofreciese el territorio, y atentos a la vista de cualquier navío que pudiese arribar en plan de socorro, mientras el teniente gobernador navegaría a su vista para recoger finalmente en Nombre de Jesús a los que cupiesen e irse todos al río de la Plata[81].

Si hemos de tener a Hernández por un informante veraz e imparcial, Biedma habría obrado con felonía, engañando a Iñiguez prometiendo algo que no pretendía cumplir, sabiendo además que a éste y a su grupo les iba la vida en ello, pues a más que no se ve dónde podría haber ubicación en las barcas en Nombre de Jesús, para quienes en Rey Don Felipe no habían tenido sitio en ellas -a menos que diese por

cierta la disponibilidad de espacio por causa de las bajas que habrían de producirse entre los embarcados y los de tierra-, nunca pensó en tomar dicho rumbo y en vez de navegar hacia el Atlántico y el río de la Plata, dispuso zarpar hacia Chile.

¿Habrá sido ello posible? ¿Es que a tales alturas de lo ocurrido la necesidad de sobrevivir pretería cualesquiera otras consideraciones de nobleza y caballerosidad, o aun de mera humanidad?

Como hubiese sido, Biedma y alrededor de noventa personas embarcaron y zarparon Estrecho avante, pero con tan mala suerte (¿castigo por la felonía quizá?) que en el puerto de Santa Brígida, sólo unas millas hacia el sur y por causa de la inexperiencia -"por ir sin marineros", afirmaría Hernández- una de las barcas se fue contra unos arrecifes y se destruyó, salvándose la gente aunque perdiéndose los escasos pertrechos que en ella iban.

Ante el desastre y considerando tanto las dificultades de navegación, como el hecho de que el invierno apuraba, el capitán Biedma determinó que los náufragos caminaran por la costa mariscando y cazando, avanzando hacia Rey Don Felipe. El mismo, con Juárez y fray Antonio Rodríguez, y unos cuarenta hombres optaron por regresar en la otra barca para repoblar la ciudad.

Allí debieron pasar el invierno y la primavera de 1585 viviendo en forma sin duda miserable y en medio de tensiones que pudieron concluir en hechos de sangre o de justicia. Entre los que perecieron así y los que murieron por hambre o enfermedad hubo de sumarse una tercera parte de la población.

Los que habían quedado en la costa de Santa Brígida, cinco mujeres y unos treinta hombres, entre ellos Tomé Hernández, no la pasaron mejor que los otros, habiéndose dividido en grupos de a tres o cuatro para sobrevivir, distribuyéndose por el litoral. En cuanto a los infelices que marcharon hacia el norte y el oriente con el capitán Iñiguez debió aguardarles lo peor, pues jamás volvió a saberse de ellos.

Venido el verano, quizá entre fines de 1585 y los comienzos de 1586, Biedma y los sobrevivientes tornaron a embarcar en el lanchón que tenían y zarparon una vez más en demanda de Chile central. Tampoco en esta oportunidad la fortuna les fue propicia pues si al parecer navegaron sin problemas, lo hicieron con rumbo equivocado. En efecto, no habiendo piloto entre ellos ni derrotero alguno que los ilustrase en la vía fretana, al acercarse al punto en que el cabo de San Jerónimo divide las aguas dejando hacia el sur al Estrecho propio y hacia el noreste el canal de San Jerónimo, no supieron discernir sobre la ruta correcta y tomaron esta última, que siguieron hasta cuarenta leguas, de acuerdo con Hernández, navegando por lo tanto el mar de Otway, el canal Fitz Roy y el mar de Skyring, hasta el punto donde se les cerró el paso. Entendiendo que tal no era el camino ansiado decidieron volver una vez más a Rey Don Felipe.

Los infortunados nautas habían sido así los segundos en recorrer históricamente las mencionadas aguas interiores magallánicas descubiertas treinta años antes por Juan Ladrillero, las que no volverían a ser surcadas por europeos sino hasta 1829.

En esta obligada segunda repoblación de Rey Don Felipe fueron a reunirse -para padecer mejor juntos- los que iban en la barca con Biedma y los que restaban de los náufragos de Santa Brígida, a quienes aquél hizo llamar.

De cómo pudo ser la convivencia en una comunidad tan seriamente afectada por circunstancias anímicas y materiales, es cosa de puras conjeturas. Pero, qué duda cabe,

la misma debió ser muy dura y conflictiva. La lucha por la vida, por la sobrevivencia en realidad, hubo de trastrocar valores, suprimir inhibiciones y transformar a esos hombres y mujeres en seres que tanto pudieron ser quejosos dolientes, como fieras a punto de saltar sobre sus presas... porque debe darse por seguro que muy pocos en medio de tanta flaqueza y necesidad supieron conservar el ánimo firme y comportarse en relación como seres humanos. Los testimonios de abandono y miseria que

observarían los marinos de Cavendish más tarde, a los que haría referencia van Noort, y los hechos puestos de relieve por la arqueología, permiten suponer con fundamento el drama de aquellos días y semanas de Rey Don Felipe: muertes por violencia, cadáveres insepultos, etc.

Penurias de por medio, al fin de este tercer invierno no quedaban en la población más de veintidós personas[82].

Así las cosas y alentando todavía alguna esperanza de recibir socorro de su perdido gobernador, los postreros habitantes abandonaron definitivamente ese paraje que debió ocurrírseles maléfico. Probablemente corrían entonces los días finales de 1586.

Sabemos por la historia que Sarmiento no los había olvidado, pero entonces languidecía impotente en prisión francesa, rogando a Dios por la suerte de sus desventurados compañeros, en tanto procuraba interceder por ellos escribiéndole a Felipe II. Nada conseguiría, sin embargo, conmover a la burocracia cortesana y a las oficinas reales como para hacer realidad una expedición de auxilio, que de no tener pronta materialización resultaría al fin inútil.

Así pues quedaría la Ciudad del Rey Don Felipe abandonada para siempre. De su precaria edificación iría dando cuenta el paso inexorable del tiempo y los agentes naturales; de los insepultos cadáveres de quienes habían sido otrora sus desgraciados habitantes se encargarían los animales carroñeros; y de los pocos materiales o elementos aprovechables que restarían se apropiarían los indígenas canoeros y el corsario Cavendish. Al fin se perdería toda traza de su emplazamiento y hasta la denominación original, que pasaría a ser sustituida por un nombre expresivo de la tristísima condición y padecimiento en que había vivido su gente; más que un nombre un epitafio: *Port Famine*, Puerto del Hambre[83].

Los últimos españoles del Estrecho

Los desgraciados sobrevivientes se encaminaron hacia el norte y el nororiente y, según avanzaban, se fueron encontrando con los cuerpos de aquellos que los habían precedido yendo con el mismo rumbo o viniendo en contrario, marchando como ellos en busca de la salvación. Tales macabros hallazgos les recordarían reiteradamente el ineludible destino que les aguardaba de no mediar la intervención de la Providencia.

Y ésta vino a manifestarse a comienzos de 1587. Los españoles se hallaban a la sazón por la costa de la extensa bahía Posesión cuando, quizá con qué emocionada alegría, advirtieron tres navíos que procuraban entrar por el Estrecho, aunque con dificultad, pues una vez más había vientos opuestos. Y tanto que uno de los tres fue rechazado hacia el océano, debiendo los otros dos capear el temporal fondeando al abrigo de la costa de Tierra del Fuego. Era el 6 de febrero.

Apercibidos y esperanzados como nunca antes lo estuvieran, los españoles les hicieron fogatas a los de las naves, durante la noche, a modo de señal, que éstos contestaron con candeladas.

A la mañana siguiente y estando los tres barcos reunidos, pasaron hacia la banda del norte y anduvieron barloventeando mientras se despachaba un bote hacia la costa para trabar contacto con quienes habían hecho los fuegos.

Biedma, atento, despachó entonces una partida de cinco hombres, entre los cuales estaban Tomé Hernández, Juan Fernández y Juan Martín Chiquillo, a que saliesen al encuentro de la embarcación y les dijesen a sus tripulantes quiénes eran los que estaban en tierra y pidiesen ayuda.

Así unos y otros lograron ponerse al habla y saber aquellos que éstos eran españoles de los que habían venido a fortificar el Estrecho y -qué paradoja- para impedir el paso de los mismos heréticos ingleses que ahora se les presentaban como presuntos salvadores.

En efecto, las naves integraban una escuadrilla corsaria inglesa organizada y comandada por el gentilhombre Thomas Candish o Cavendish, quien aleccionado por la fama de los hechos fortunados de su compatriota Francis Drake, procuraba repetir la hazaña. El corsario venía comisionado también por la Reina Isabel para averiguar si se había poblado o fortificado el Estrecho, pues tenía noticias sobre el suceso y al conocer después a Hernández y enterarse por él mismo del destino de aquella empresa, lo interpelaría diciendo: "¿Cómo vuestro Rey no ha socorrido a esta gente?, que si fuera la Reyna, mi señora, más cuenta tuviera con ella"[84].

Tornando a los del grupo de Hernández, Biedma los había prevenido en cuanto que si fuesen ingleses le avisaran, pues el capitán hablaba su lengua y podría entenderse bien con ellos.

Pero los marinos andaban apremiados, pues el viento había comenzado a soplar favorable, del nordeste; no era cosa de perder esa oportunidad climática de rara ocurrencia y seguir presto Estrecho adentro. Invitaron pues los ingleses a los españoles a subir y marchar con ellos, circunstancia en que tuvo ocurrencia un momento de duda, que les resultaría fatal a cuatro de esos desventurados.

En este punto, el informante Hernández da una versión distinta en cada testimonio sobre lo que hubo de suceder en la playa de la bahía Posesión. Según su primera declaración, sus compañeros quisieron ir a tomar sus armas que habían dejado a cierta distancia, visto lo cual los ingleses se contentaron con embarcar a Hernández, sin aguardar por los otros. La declaración de 1620, en cambio, nada expresa sobre los arcabuces y sí sobre las dudas que asaltaron a esos aporreados españoles, respecto de la suerte que podía esperarles en mano de tales herejes, a lo que los ingleses habrían contestado "que bien podían embarcarse, porque eran mejores cristianos", que ellos[85].

Y mientras así platicaban debió acabárseles la paciencia a los marinos y acuciados por los llamados de la capitana, se marcharon llevándose consigo a Hernández, quien con menos remilgos y temores decidió por lo sensato, esto es, irse con los del bote... "pues vio de que hubiese persona que diese cuenta a Su Majestad del suceso del dicho Estrecho o ver si podía reparar que se salvasen los que quedaban"[86].

Y a fe de cristiano viejo como era daría cuenta de lo acontecido, ya no para socorro de sus compañeros pero sí para el conocimiento de la posteridad. Así debe agradecerse a Tomé Hernández por tan sensata determinación, que además le salvó de morir miserablemente en las costas del estrecho de Magallanes.

En cuanto a Eolo, una vez más y definitivamente les había jugado una mala pasada a los españoles de Sarmiento. El bravío elemento que por lo común soplaba del sudoeste, en contra del rumbo de las naves que procedían del océano, cuando pudo

aquietarse siquiera un par de horas para dar tiempo a que abordasen la embarcación los sobrevivientes, dio en soplar contrario... Cuántos entonces, como tantos después en el transcurso del tiempo, pudieron pensar que un extraño destino maléfico pudo presidir el curso y los sucesos de la empresa colonizadora de Pedro Sarmiento[87].

Duro corazón debieron tener Cavendish y compañeros, que no quisieron apiadarse y aguardar por aquellos infelices que quedaron sobre la costa, perdida toda esperanza. Si afortunado habría de ser su primer periplo corsario en torno del globo, mal le iría en el segundo, precisamente allí en el estrecho de Magallanes, años después. Tardío castigo quizá por el proceder innecesariamente inhumano y cruel para con los españoles de Biedma.

Estos veintiún infelices debieron vagar a partir de entonces, procurando alargar su misérrima existencia. Ninguna otra vela aparecería por largo tiempo en el horizonte fretano. De esa manera uno a uno fueron sucumbiendo, de hambre, enfermedad, debilitamiento, pena, rabia, impotencia o desesperanza, o de todo ello un poco. Para el caso no importa si lo hicieron sobre las costas del Estrecho o camino del río de la Plata por el litoral patagónico oriental, como afirmaría Oliverio van Noort. De cualquier modo su recuerdo serviría para alimentar la leyenda de la ciudad encantada de la Patagonia, pues la imaginación popular se negaría a aceptar su triste fin, haciendo de aquellos desventurados uno de los orígenes de aquella población en la que se vivía en eterna juventud y felicidad.

Pasó ese año 1587 y otros dos, y para 1590 aún quedaba uno de los sobrevivientes, quizá porque resultó ser más fuerte y animoso, o porque porfiado, simplemente no quiso perecer sin luchar por su vida. Y lo hizo retornando a lo que fuera la Ciudad del Rey Don Felipe, en donde habitó una cabaña y se procuró el sustento mediante la caza, para lo que dispuso de un arcabuz.

De ese valiente solamente se sabe que se llamaba Hernando y que fue recogido a comienzos de enero de 1590 por el corsario inglés Andrew Merrick[88]. El pobre rescatado, sin embargo de su mejor suerte, no sobreviviría al viaje y moriría camino a Europa[89].

Con su alejamiento llegaba a término final *de facto* y *de jure* el Reino de Jesús, la quimérica gobernación del estrecho de Magallanes con la que tanto soñara y más penara el tenaz e infortunado como pocos Pedro Sarmiento de Gamboa.

Al concluir esta relación sucinta, cabe hacer algunas consideraciones acerca de las causas que pudieron motivar el lamentable y trágico sino del esfuerzo colonizador, emprendido en las postrimerías del período culminante del poder imperial de España. Dejando de lado las múltiples incidencias previas al arribo al Estrecho, con su lamentable pérdida en hombres y recursos; como el error evidente en que incurriera Sarmiento -explicable por lo demás- en orden a dividir sus ya reducidos contingentes y abastecimientos, facilitando de esa manera el fracaso y ulterior desastre de la colonización, es necesario considerar un tanto sobre las causas que pueden explicar la rapidez con que se extinguieron los desventurados colonos.

Conocidos los recursos naturales de la costa y región del estrecho de Magallanes, se hace difícil aceptar que quienes vivieron allí hace cuatro siglos, con mayor abundancia de fauna que hoy, hayan perecido de hambre. Es probable que las enfermedades hayan incidido notoriamente en la muerte de aquellos hombres y mujeres. También han de

considerarse las bajas por ajusticiamiento, como las producidas en los encuentros con los indígenas y en posibles reyertas alentadas por la desesperación. De igual modo debió influir, quizá más de lo que podría suponerse, el rigor climático de la época, comprobada como está científicamente la vigencia de un período más frío para el planeta, que se extendió desde el siglo XVI hasta promediar el XIX.

Pero, por sobre todo -conjeturamos-, los colonos se extinguieron tan rápidamente porque en su inmensa mayoría ya venían muertos anímicamente. Careciendo de la fortaleza moral increíble de su heroico jefe, no pudieron sobrellevar tanta contrariedad como la que se acumuló sobre la desgraciada expedición. Arribaron así desalentados al estrecho de Magallanes al cabo de dos años y meses de la partida de España, prácticamente desprovistos de auxilio y traicionados por aquellos que los abandonaron cobardemente. En tales circunstancias no había ánimo para soportar más penurias en una tierra que de suyo no es generosa y de primera más bien hostil. Muertos los espíritus, la naturaleza austral se encargó de los cuerpos desnudos y desnutridos o enfermos, y concluyó la obra macabra que con su indignidad había iniciado mucho antes Diego Flores de Valdés.

El triste sino del intento colonizador de España fatalizaría por siglos todo intento semejante sobre las riberas del estrecho de Magallanes.

Repercusión extraterritorial de los sucesos del Estrecho y epílogo del proyecto colonizador

Entre tanto, del modo visto se habían ido dando las cosas para los infortunados españoles de Magallanes, lo que allí había acontecido hubo de ser conocido hacia fines de 1584 por una relación que Pedro Sarmiento hizo a Felipe II en carta enviada en septiembre. Como el monarca no diera señas de haberla recibido, otras varias veces escribió el esforzado capitán al rey y también a su influyente secretario, Antonio de Eraso, pero nada, ni tanta insistencia ante lo dramático de la situación en que habían quedado los desventurados colonos de Magallanes, pareció conmover al real ánimo.

"Encomiendo a Vuestra Majestad por amor a Dios, que los compañeros míos, vasallos, y buenos de Vuestra Majestad, que esto me llega al ánima; que si a costa de mi sangre y vida los pudiera socorrer, lo hiciera como he procurado, y mejor, olvidado de mí mismo", escribía implorante Sarmiento el 5 de octubre de 1585, cuando para él se habían agotado definitivamente las posibilidades de enviarles algún socorro desde Brasil[90].

Ante tanto reclamo, cualquier voluntad de ayuda debió difumarse en medio de la insensible trabazón burocrática. Había, es cierto, otras urgencias que motivaban la preocupación oficial, entre otras la creciente confrontación con Inglaterra, cuya seriedad era tanta que bien podía preterir otras consideraciones estimadas menores. Y este carácter quizá pudo atribuírsele a la suerte de aquellos infelices que aguardaban en el borde del mar austral.

Algo trató de hacerse, sin embargo, a juzgar por una relación del piloto Antón Pablos, quien da a entender haber sido consultado sobre lo que era menester para

auxiliar a la gente del Estrecho. Su opinión, consignada en escrito firmado en abril de 1585, basada en la experiencia de sus dos viajes a Magallanes, pudo tal vez parecer excesiva en cuanto a requerimientos, y por tanto costosa, a algún celoso burócrata u oficial de la corte, y el asunto marchó con lentitud extrema, acabándose por encomendar al virrey del Perú la responsabilidad del socorro a los pobladores del Estrecho.

Así se explica que, al fin, cansado de esperar una resolución pronta y eficaz para una situación que sabía más urgente según adelantaba el tiempo, Sarmiento decidiera poner término al inútil monólogo epistolar y embarcarse con rumbo a España para gestionar personalmente tan importante materia. Salido de Bahía el 22 de julio de 1586, tres semanas después su nave era capturada por corsarios ingleses a la vista de las islas Azores -en lo que debió considerar el colmo de su infortunio-, siendo Sarmiento retenido como prisionero de importancia y conducido a Plymouth. A partir de ese fatal momento, su historia personal, acrecida en desventuras, se desvincula en buena medida de aquella que nos ocupa.

La orden real de auxilio, demorada y todo, fue recibida finalmente por el virrey del Perú, a la sazón don García Hurtado de Mendoza, y en su cumplimiento éste dispuso que el capitán Hernando Lamero, con conocida experiencia en la navegación austral, fuese a Panamá para adquirir dos navíos con los cuales se armaría la expedición de socorro. De manera inexplicable, Lamero no dio cumplimiento al encargo y retornó a Lima con las manos vacías. Para entonces el virrey ya estaba enterado de lo acaecido en el Estrecho por la relación de Tomé Hernández, que se había escapado de Cavendish en Quintero, visto lo cual y entendido "que se había ya muerto toda la gente de las poblaciones, excepto veinte y cuatro soldados y un fraile y que éstos estaban por perecer de hambre como lo habían hecho los demás, cesó en enviarse el dicho socorro"[91].

Así, de esta forma un tanto brutal, se esfumó la única posibilidad de rescate que pudo darse a los postreros infortunados compañeros de Sarmiento. La preocupación oficial se orientaría exclusivamente hacia la defensa de las costas de la gobernación de Chile y del virreinato del Perú para impedir nuevas tropelías de los corsarios.

Desde España nada debía esperarse tampoco en aquel respecto, traumatizados como debían hallarse la corte y el propio Felipe con el irrecuperable golpe para el prestigio y los recursos del reino que había significado la desastrosa aventura de la Invencible Armada y el fracaso de la proyectada invasión a Inglaterra.

Pasaron algunos años y al cabo de ellos, al promediar 1590, Pedro Sarmiento de Gamboa era finalmente liberado de su prisión francesa. Salió de allí, es fama, envejecido y arruinado físicamente, pero con el ánimo todavía firme como se le conociera antaño. Así, no bien arribó a España y teniendo en mente a sus desgraciados compañeros que habían quedado en el estrecho de Magallanes, redactó un extenso memorial sobre su segundo viaje y sus variadas incidencias, que elevó al rey el 15 de septiembre. En este documento notable hizo una relación pormenorizada de los hechos acaecidos en el servicio real, que concluyó con un conmovedor llamado al cristiano corazón del soberano, suplicándole "por la Sangre de Nuestro Señor Jesucristo, se acuerde de aquellos, sus pobres vasallos", en postrera mención para los que aún podían sobrevivir en las orillas del Estrecho[92].

Pero no obstante, el cúmulo de desdichas como las que llevaba pasadas -y tantos otros, además, por su responsabilidad-, este hombre noble y tenaz demostraría a su alicaído monarca que aún podía intentar rescatar su proyecto de población y fortificación en el estrecho de Magallanes, siempre pensando en el mejor real servicio, que se confundía con el superior interés de España.

Al parecer esta presentación tuvo pronta acogida y se dispuso la organización de una expedición de socorro, tanto más cuánto que se sabía de una nueva armada corsaria que había zarpado desde costas inglesas hacia el Estrecho. Así entonces, haciendo gala del entusiasmo y dedicación de mejores tiempos, Sarmiento se aplicó a la preparación de nuevos memoriales en los que, basado en su mucha ciencia y valiosa experiencia, indicaba con abrumadora prolijidad cuanto debía hacerse, adquirirse, proveerse y disponerse para dar cumplida satisfacción a la real orden de expedicionar nuevamente al estrecho de Magallanes.

Por fuerza debía seguir la instancia burocrática encaminada a examinar detenidamente y evaluar el proyecto, sobre todo para encontrar para el mismo el financiamiento que escaseaba en la España empobrecida y decaída de los años finales del reinado de Felipe II. Fue entonces enviado en trámite el proyecto a la Junta de Puerto Rico, por recaer en cosa tocante a América. Volvió de allí con el parecer conforme de sus integrantes, para comenzar a circular por dependencias oficiales en un inacabable aguardar del cúmplase regio.

La verdad es que esta confirmación no venía ni vendría por la exclusiva razón de carencia de recursos, circunstancia que el porfiado Sarmiento parecía no querer aceptar de buenas a primeras, obsesionado como estaba por su proyecto.

"[...] aquí está Pedro Sarmiento tratando de que se cierre aquel paso y se pueble el Estrecho y hay buena gana, si la falta de dinero no lo impidiese...", escribió en abril de 1592 el marqués de Cañete a Juan de Ibarra, miembro del Consejo de Indias, noticiándolo sobre el fracaso de la expedición corsaria que se había dirigido al estrecho de Magallanes en 1589[93].

Sería, según parece, la última referencia a la materia en relación con el noble capitán. Para entonces, éste que sólo anhelaba un destino en la futura armada magallánica recibió la honrosa comisión de comandar, como almirante, una importante flota de galeones que se aprestaba para zarpar a Tierra Firme y Nueva España. Apenas principiada la navegación, siendo mediados de julio de 1592, cuando la flota se hallaba frente a las costas de Portugal, Sarmiento se sintió muy enfermo y fue bajado a tierra, falleciendo a los pocos días en Lisboa.

Con la muerte de este capitán dignísimo y esforzado como pocos e infortunado quizá como ninguno de sus contemporáneos, concluiría *de facto* su mentado proyecto colonizador -por no haber quién se ocupara de ello- y de tal modo la más seria preocupación que el imperio español tuviera por el dominio austral americano. Aunque corriendo el tiempo se reviviese ocasionalmente la idea, nunca sería igual como en el momento culminante del poderío hispano.

Los desvelos finales de Pedro Sarmiento epilogarían su heroica, efímera y trágica aventura fretana, que dejaría para la historia además de su doloroso recuerdo, un protagonismo excepcional y prematuro.

6. El paso de nuevos corsarios

El exitoso cruce del estrecho de Magallanes realizado por Francis Drake hubo de ser conocido en Inglaterra a mediados del año 1579, es decir, mucho antes del retorno del célebre capitán corsario, gracias al inesperado retorno de la *Elizabeth* que al mando de John Winter había repasado el gran canal interoceánico luego de ser separada de la capitana por la fuerza de los elementos naturales.

Las noticias que la nave de Winter aportó llegaron prontamente al conocimiento de Richard Hakluyt, prestigioso cartógrafo, quien de tal modo pudo entender que el mentado paso de mar era de una importancia clave para el control de la navegación entre los océanos Atlántico y Pacífico, y por ende, para poner en jaque al poderío español en las tierras y aguas americanas. Con tal inspiración preparó y editó un folleto en que propugnaba la ocupación, fortificación y poblamiento del Estrecho por parte de Inglaterra.

En la divulgación y acogida que tendría el escrito, como en la valía de que gozaba su autor, ha de situarse el origen del interés que se despertaría entre algunas autoridades inglesas respecto del remoto estrecho descubierto por Fernando de Magallanes. Este interés habría de avivarse luego del triunfal retorno de Drake, cuyos hechos llenaron de orgullo a la nación inglesa, que así tuvo prueba sobrada de la capacidad y del coraje de sus hombres de mar.

El afortunado periplo despertó el afán de emulación en otros marinos ingleses tan osados como aquel afamado capitán. De este modo, el gentilhombre Thomas Cavendish, organizó una expedición que intentaba repetir las hazañas de su exitoso compatriota. Con tres naves, *Desire*, *Hugh Gallant* y *Content* penetró al estrecho de Magallanes, no sin dificultad, el 6 de febrero de 1587. El viaje de este corsario por el gran canal habría pasado sin mayor relevancia si no fuese por el hallazgo de los sobrevivientes de las fundaciones de Pedro Sarmiento. Buscando capear un vendaval que lanzó a una de las naves fuera del Estrecho, Cavendish fondeó al abrigo de la costa fueguina, algo al sureste de la Primera Angostura, frente a la bahía Posesión. Allí, como se sabe, observó fuegos en la costa y al enviar un bote a averiguar por su origen, los emisarios encontraron a varios hombres, que dijeron ser parte de un grupo de veintidós únicos supervivientes de las malogradas poblaciones hispánicas, de los que como se sabe sólo uno aceptó embarcarse con los ingleses.

Cuando regresó la nave perdida, la flotilla continuó Estrecho adentro, recalando en la isla de los pájaros y en el paraje donde Sarmiento había establecido su segunda población. Allí se aprovechó la estadía para desenterrar cuatro piezas de artillería que habían guarnecido la Ciudad del Rey Don Felipe y trasladarlas a bordo. Como expresión de la impresión de miseria y desolación que le había causado el lugar, Cavendish le dio el fatídico nombre de Port Famine.

Desde ese lugar el corsario prosiguió con su navegación, asignándosele el topónimo *Froward* al morro terminal del continente. Recaló posteriormente en la bahía *de los Moluscos*, que debemos identificar como la actual Cordes, legando al puerto interior

el nombre de una de sus naves, *Gallant*. Luego exploró las bahías que nombró *Elizabeth* y *York*, sitio este en que los corsarios tuvieron un encuentro sangriento con los indígenas. En seguida recalaron en un puerto desconocido donde descansaron algún tiempo. Cavendish salió finalmente del Estrecho, con sus tres barcos el 24 de febrero de 1587. Igualando a Drake, el audaz gentilhombre consiguió realizar un viaje circunnavegatorio del globo no menos exitoso. Por cierto, ambos lo fueron no sólo en fortuna, por la cantidad y valor de las presas habidas, sino también -y esto contaba especialmente en los círculos oficiales- por cuanto ambos capitanes habían logrado superar las dificultades naturales para la navegación, propias del endiablado clima de la región austral americana, que se reputaban poco menos que insuperables, teniendo en cuenta lo que se había conocido de las anteriores experiencias españolas, amén de la desventaja evidente de no contar con información náutica y geográfica suficiente.

Sus viajes australes fueron imitados poco después por un tercer corsario, John Childley, quien armó una expedición de cinco naves, con las que zarpó rumbo al Estrecho en agosto de 1589. Sólo una de ellas, la *Delight*, al mando de Andrew Merrick logró embocar el canal el día de año nuevo de 1590. Pero este barco no tuvo mejor suerte que los que habían quedado en el trayecto oceánico. Perdió algunos tripulantes frente a las islas de los pingüinos y otros en manos de los indios en puerto del Hambre. Debió soportar además una tormenta tan sostenida que le impidió, después de diez intentos, pasar el cabo Froward, siendo rechazado con tal violencia que temió perder la nave. Cansado de tan inútil esfuerzo, con el barco maltratado y habiendo perdido 38 hombres y tres anclas, decidió Merrick regresar a Europa llevando a bordo al último sobreviviente de la aventura pobladora de Sarmiento de Gamboa.

El fracaso de esta expedición no impresionó a Cavendish quien, confiado en su buena estrella, organizó una nueva armada de cinco naves para reeditar lo que las relaciones de la época habían llamado "admirable y próspero" primer viaje. Mas la fortuna esquiva no hizo de este nuevo intento cosa semejante. Habiendo partido el corsario desde Plymouth en agosto de 1591, llegó el 8 de abril de 1592 a la entrada oriental del Estrecho, yendo a fondear luego en Puerto Famine. El temprano invierno austral mostró su rigor y por causa del frío, hambre y otras miserias murieron muchos tripulantes. Preocupado por escapar de la angustiosa situación, Cavendish procuró salir rápido del Estrecho, pero habiendo alcanzado casi su entrada occidental fue rechazado por fortísimos vientos del oeste que lo impulsaron muy adentro. Intentó de nuevo la salida, sin éxito, y desalentado dio la vuelta y emprendió el retorno a Europa.

Una nave de la flota de Cavendish, la pequeña *Dainty*, al mando del capitán John Davis y una pinaza, se separaron del resto en puerto Deseado y trataron, pese a las contingencias adversas, de volver al Estrecho para alcanzar las costas de Chile central, en plan de corso. El 18 de agosto embocaron el paso que navegaron con rapidez hasta las cercanías del cabo Pilar. En ese punto los vientos les impidieron pasar hacia el Pacífico. Hicieron tres intentos y en el tercero se perdió la pinaza. El capitán Davis renunció entonces a su plan, saliendo finalmente del estrecho de Magallanes a fines de octubre.

Con perseverancia digna de mejores propósitos, un nuevo capitán, Richard

Hawkins, protegido de la ya envejecida reina Isabel, armó una nueva expedición de corso contra los españoles, que llegó al Estrecho en enero de 1594. Su navegación fue más feliz que las anteriores, pudiendo alcanzar el mar del Sur después de cuarenta días de permanencia en aguas de Magallanes, que incluyó como hecho novedoso para el adelanto del conocimiento geográfico, la penetración descubridora y exploratoria en parte del archipiélago fueguino al sur del cabo Froward, lo que le permitió advertir que no se trataba de una masa terrestre compacta como generalmente se creía. Ello conduce a suponer una probable navegación por los actuales canales Magdalena y Cockburn, hasta alcanzar por el suroeste el mar abierto, hecho lo cual el inglés retornó al Estrecho.

Con Hawkins terminó la serie de navegaciones del paso interoceánico que señalaron el ciclo corsario británico y aun el fin de la presencia inglesa, por largo lapso en aguas meridionales. La misma se volvería a manifestar tres cuartos de siglo después, pero con objetivos más pacíficos.

Hay razones que explican el término de las navegaciones corsarias por el estrecho de Magallanes.

Una de ellas era la experiencia que derivaba de la comprobación reiterada de las bravías condiciones climáticas del territorio meridional de América, lo que permitía comprender el fracaso parcial de las expediciones emprendidas a costa de sustancial esfuerzo financiero, circunstancia que acabó por desalentar a otros capitanes que pudieron cavilar sobre empresas semejantes.

Otra, no menos importante, como fue la reacción española al cabo de tantas tropelías sufridas por sus establecimientos en las Indias y, por ende, la mejor defensa que se organizó ante las acciones corsarias. Pruebas suficientes fueron la derrota y captura de Hawkins en la costa peruana, y especialmente el severo revés que sufriera Francis Drake, personaje ya legendario considerado invencible, como aconteciera en el ataque a San Juan de Puerto Rico, en 1595. En este respecto cabe mencionar que la corte de Madrid se daba maña para informarse, por medio de sus espías, sobre cualquier nuevo proyecto de género, de allí que el virrey del Perú y las autoridades de Chile pudieran ser alertadas y estuvieran preparadas para enfrentar nuevas incursiones, como en efecto ocurrió hacia las postrimerías del siglo.

Finalmente, pudo influir en la suspensión la amenaza que representó para Inglaterra un postrer ataque hispano a las Islas Británicas, circunstancia que debió obligar a la concentración de sus fuerzas navales en las aguas metropolitanas.

Por otra parte, aunque en la realidad geopolítica de ese tiempo, el estrecho de Magallanes era una posición de importancia para el imperio español en América, parecía indefendible.

El Reino de Chile, era el antemural del riquísimo Perú, fuente de recursos indispensables para sostener la potencia de España[94]. En esa comprensión y en el contexto del conocimiento geográfico de la época, el estrecho de Magallanes, única entrada al Pacífico para cuantos intentaran navegar hacia el occidente, resultaba difícil de guarnecer y por tanto de obstruir como vía de paso, como lo demostraba la trágica experiencia reciente. Esa desventaja podía compensarse de momento con la organización de una flota que recorriera vigilante a lo largo de las costas chilenas y, si aun así se daba el caso de alguna penetración indeseada, que protegiera a los

convoyes que trasladaban el tesoro real desde El Callao a Panamá. Este fue el origen de la Armada del Mar del Sur, que tuvo su base principal en aquel puerto peruano[95]. Además, la certidumbre de la necesidad de una adecuada defensa de los reinos americanos llevó, entre otras consideraciones, a la creación, en 1597, de la Junta de Guerra de Indias[96].

Notas del capítulo III

[1] E. Bradford, *Il corsaro della regina. Vita e imprese di Francis Drake*, Milano, 1984, pág. 99.

[2] En el financiamiento de la empresa participaron *Sir* Francis Walsingham, conde de Leicester; *Sir* Christopher Hatton, conde de Lincoln; *Sir* William Winter y su hermano George, ambos altos oficiales de la Armada Real; John Hawkins, tesorero de la Armada Real, y el propio Drake.

[3] *Pelican*, rebautizada *Golden Hind*, *Marigold* y *Elizabeth*. Las pinazas habían sido abandonadas al parecer en el trayecto fretano.

[4] Cfr. el artículo del autor "Drake y el descubrimiento de la insularidad fueguina. La evidencia cartográfica" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 26, págs. 5-22, Punta Arenas, 1998). Por otra parte, viene al caso mencionar la sostenida creencia de geógrafos y navegantes por espacio de tres siglos referida a la isla Elizabeth o "tierra de Francis Drake", situada a gran distancia de la costa americana, al sudoeste de la Tierra del Fuego. Esta supuesta existencia deriva de la, al parecer, errada posición que el piloto Nuño da Silva asignara en su diario al puerto en que encontró refugio la *Golden Hind*. El mito, uno de los más sostenidos de la geografía austral, revivió de manera efímera a fines del siglo XIX luego del hallazgo de un bajo hecho por la barca norteamericana *Pactolus* en 1885, y cuyas coordenadas parecían coincidir con las atribuidas a la misteriosa isla del corsario.

[5] Hamish I. Stewart Stokes y Claudio Cabello Pizarro, "Los británicos en el Estrecho de Magallanes: 1550-1808" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, volumen 28, págs. 15-27, Punta Arenas, 2000). Con la inclusión de este antecedente rectificamos nuestra aserción contenida en la primera edición de esta obra, en cuanto a la irrelevancia de la posesión efectuada por Winter.

[6] Es sabido que Drake cimentó el prestigio ganado en sus correrías con la segunda circunnavegación al globo. *Por esas y otras razones la reina Isabel le otorgó a su regreso la dignidad de caballero.*

[7] "Relación y Derrotero del viaje y descubrimiento del Estrecho de la Madre de Dios, antes llamado de Magallanes". En *Derrotero al Estrecho de Magallanes*, Madrid, 1987, pág. 32.

[8] *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584*, tomo I, pág. 75, Buenos Aires, 1950.

[9] Id., pág. 76.

[10] Actual bahía Martes o Tuesday, en la isla Desolación.

[11] [12] *Op. cit.*, pág. 87.

[13] Id., pág. 87.

[14] Tales Santa Mónica, Puchachailgua, Cuavigüilgua, Alquilgua, Xaultegüa, Puerto Angosto, Playa Parda, Mucha Nieve y tantos otros.

[15] Hasta ahora se ha identificado esta punta con la punta Arenosa de Narborough, pero la mención de los cinco ancones mueve a confundirla también con la punta Santa María. Los "cinco ancones", son de sur a norte, Steamer Cover y Middle Cove (Fitz Roy), Wigwam o San Blas, bahía Carrera de cuya punta sale una restinga, punta Carrera, que Sarmiento menciona, y Agua Fresca.

[16] *Microsittace ferruginea ferruginea.*

[17] *Spinus barbatus.*

[18] *Felis concolor patagonica.*

[19] *Hipocamelus bisulcus.*

[20] *Op. cit.*, pág. 11.

[21] Actual bahía Catalina, puerto comercial de Punta Arenas.

[22] *Op. cit.*, pág. 115.

[23] "Relación de lo sucedido a la Armada Real de su Majestad en este viaje del Estrecho de Magallanes". En *Viajes* ..., citado, I, pág. 194.

[24] Lo destacado es del autor.

[25 26] Id. I, pág. 197.

[27] Ibid. pág. 200.

[28] Ibid. pág. 205.

[29] *"Respuesta del Real Consejo de Indias al Rey Don Felipe II sobre una consulta sobre la Armada para el Estrecho de Magallanes"*. En Sarmiento *op. cit.*, Apéndice Documental, II, pág. 284.

[30] Id. pág. 286.

[31] Lo destacado es del autor.

[32] Ibid. 286.

[33] *Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*, pág. 197, Leipzig, 1903.

[34] Sarmiento *op. cit.*, II pág. 203.

[35] *Op. cit.* II pág. 203.

[36] Id. pág. 299.

[37] Ibíd. I, pág. 229.

[38] C.D.I.H.Ch., tomo III, pág. 180.

[39] *Op. cit.*, pág. 198.

[40] *Op. cit.*, II, pág. 275.

[41] Id. pág. 11.

[42] Ibid. pág. 12.

[43] Ibid. II pág. 131.

[44] Ibid. II pág. 132.

[45] En la *Sumaria Relación* Sarmiento da como fecha el día 5 de febrero.

[46] *Op. cit.*, II págs. 14 y 15.

[47] Id. II pág. 16.

[48] Ibíd. II pág. 133.

[49] Se denomina así en Magallanes a los trozos de tierra vegetal y raíces de plantas que se cortan y usan a modo de ladrillos (tepes).

[50] Ibid. II pág. 19.

[51] Ibíd. II pág. 21.

[52] Ibíd. II pág. 22.

[53] Ibid. II pág. 22.

[54] Ibíd. II pág. 23.

[55] Ibíd. II pág. 23.

[56] Lo destacado en mayúscula corresponde al autor.

[57] Ibíd. II: 24.

[58] Ibíd. II: 136.

[59] Ibíd. II: 25.

[60] Ibíd. II: 139.

[61] Ibíd. II: 332

[62] Sarmiento, *op. cit.* II: págs. 328-330.

[63] Id. págs. 333-339.

[64] Ibíd. pág. 351.

[65] J.M. Barros "Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del Estrecho de Magallanes", *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 9, Punta Arenas, 1978.

[66] *Op. cit.* II: 35.

[67] Id. 50.

[68] Ibíd. pág. 336.

[69] Ibíd. pág. 38.

[70,71,72] Ibíd. pág. 45.

[73] Ibíd. pág. 52.

[74] En la *Relación* la menciona como Nuestra Señora de la Encarnación, pero hemos preferido la primera advocación pues es la que el mismo Sarmiento usa con frecuencia.

[75] *Op. cit.* II pág. 53.

[76] Ibíd. pág. 55. En 1991 el historiador José Miguel Barros al cabo de años de búsqueda paciente, encontró en el Instituto de Francia, París, un plano de la fundación probablemente levantado por el propio Sarmiento, con el título: *Ciudad del rey don Philipe la cual pobló P. Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general del Estrecho de Magallanes por su Majestad el 25 de marzo de 1584.*

[77] Ibíd. pág. 367.

[78] De acuerdo con los estudios de Mercer y Pisano, sobre la base de las evidencias de glaciares y de vegetación, hacia fines del siglo XVI comenzó en la región austral americana un período extremadamente frío, con evidencias de que la temperatura fue inferior a la registrada en el quinto milenio antes de nuestra era (Pisano, 1975), fenómeno que se explica con el reavance de los glaciares.

[79] Ibíd. pág. 157.

[80] Primer testimonio ..., citado, pág. 69.

[81] En su testimonio de 1620, Tomé Hernández señalaría que Iñiguez se quedó con veinte hombres, dato que no merece ser considerado pues es evidente que a 37 años de acontecidos los sucesos ya la memoria pudo traicionarlo. Así se explica que aquel testimonio sea discordante con el primero, ahora conocido, también en lo referente a la época de construcción de barcas. En 1620 diría que ello ocurrió en el otoño de 1586, mientras que en 1587 declaró que sucedió en 1585.

[82] Según van Noort la cifra fue de 23 personas.

[83] Poco menos de un siglo después de los sucesos relatados, en 1670, pasó por el Estrecho el navegante inglés John Narborough quien, equivocadamente, situó el sitio de la población hispánica junto a la bahía de San Juan de la Posesión, esto es, algunos kilómetros al sur de su verdadera ubicación. La posteridad aceptó esta mudanza sin discusión, por tres siglos. Sin embargo tal pretendida situación no satisfizo a Jesús Veiga Alonso, cónsul de España en Punta Arenas, quien hacia 1950 conociendo a fondo las relaciones de Sarmiento, se empeñó en dar con el emplazamiento original de Rey Don Felipe. Tuvo éxito al descubrir en 1955, junto a la bahía que los pescadores llamaban *Buena*, que no es otra que el puerto de San Blas de Sarmiento, restos de una edificación de piedra totalmente cubiertos por la vegetación, que creyó identificar con el respaldar de la iglesia de Nuestra Señora de la Anunciación, y algunas osamentas humanas. Hoy se acepta que los restos de la edificación, dada su posición relativa en el poblado, según el plano del propio Sarmiento, corresponderia a la casa de los oficiales reales. Posteriormente, en 1958 y 1967 y definitivamente en 1970-71, sucesivos trabajos arqueológicos permitieron ratificar el hallazgo. Se descubrieron trozos y formas cerámicas y metálicas, y adornos de filiación hispánica antigua, y nuevos restos humanos. Un monumento funerario erigido en el lugar, por iniciativa de Veiga, recuerda la trágica aventura colonizadora de Pedro Sarmiento y sus compañeros.

En cuanto a la primera fundación, Nombre de Jesús, la búsqueda se inició tempranamente en territorio argentino de la punta Dungeness, encontrándose abundantes testimonios culturales en el sector del valle de las Fuentes. En suelo chileno los trabajos arqueológicos fueron desarrollados entre 1978 y 1983, y permitieron el hallazgo de un sitio de poblamiento hispánico, con nuevos restos de material cerámico y metal, incluyendo formas, que se supone correspondientes a un emplazamiento de tránsito entre la costa del Estrecho y la población hispánica, posiblemente "el asiento" que menciona Sarmiento. En el lugar se erigió una cruz monumental recordatoria, con ocasión del cuarto centenario de la primera fundación, 11 de febrero de 1984.

[84] Primer Testimonio ..., citado, pág. 72.

[85] Sarmiento, *op. cit.* Apéndice, II pág. 379.

[86] Primer Testimonio ..., pág. 70.

[87] Un autor inglés contemporáneo, Richard Hough (*The Blind Horn's Hate*), ha conjeturado que Cavendish pudo obrar de modo deliberado al dejar en tierra al resto de los españoles. Cargar con una veintena de personas improductivas, todavía católicas, a las que había que alimentar en circunstancias de permanente insuficiencia de provisiones, y, para remate, tres de ellas mujeres, lo que permitía anticipar problemas, era demasiado.

[88] En la lista de la gente que fuera contratada para la expedición al estrecho de Magallanes figuran tres pobladores de tal nombre: Hernando de Maya, Hernando de Nuño y Hernando de Halda.

[89] Según otros antecedentes se sabe algo sobre el destino de otros dos antiguos integrantes de la expedición de Sarmiento: Diego Hernández y Juan Sánchez Pompas.

Del primero, portugués de origen y aparejador cantero de profesión, se conoce que murió en Portobelo en 1597. En cuanto al segundo, de oficio carpintero, viajó acompañado por su mujer en la nao *María*. En 1590 aparece establecido en Buenos Aires como regidor y alarife veedor. Uno y otro estuvieron en el Estrecho, en tierra con Sarmiento y participaron de su acción pobladora.

Para explicar su sobrevivencia podrían avanzarse dos conjeturas: o se embarcaron conjuntamente con aquél en mayo de 1584 y abandonaron posteriormente su servicio durante la larga estadía en Brasil; o bien habrían formado parte del grupo postrero de pobladores, salvándose de perecer en la costa del Estrecho, marchando hacia el norte por el litoral atlántico, en demanda de Buenos Aires como afirmaría van Noort. Pero esta conjetura aparece como debieron estar los sobrevivientes en 1587, difícilmente habrían podido hacer la larguísima marcha de más de 3.000 kilómetros, con escasos recursos y debiendo enfrentar la probable frecuente hostilidad de los indígenas.

[90] *Viajes* ... citado, II, pág. 216.

[91] *Fragmento de carta del virrey García Hurtado de Mendoza a Su Majestad sobre el socorro pedido por Alonso de Sotomayor para Chile y la suerte de las poblaciones fundadas en el Estrecho.* En C.D.I.H.Ch. 2ª S., tomo IV, pág. 120.

[92] *Sumaria Relación de Pedro Sarmiento de Gamboa, gobernador y capitán general del Estrecho de la Madre de Dios, antes nombrado de Magallanes, y de las poblaciones en él hechas y que se han de hacer por Vuestra Majestad.* En *Viajes* ... *Op. cit.*, II, pág. 167.

[93] C.D.I.H.Ch., 2ª S., tomo IV, pág. 188.

[94] Guarda, *op. cit.*, pág. 8.

[95] Pablo E. Pérez-Mallaina y Bibiano Torres Ramírez, *La Armada del Mar del Sur*, Sevilla, 1987.

[96] Guarda, *op. cit.*

IV. *Por el interior y la periferia: el conocimiento progresivo de la geografía magallánica durante el siglo XVII*

1. El ciclo de travesías holandesas (y un intermedio hispano) y sus consecuencias

La progresiva declinación del imperio español, que se hizo manifiesta en las postrimerías del siglo XVI, y el reacomodo de la situación política en Europa y en el mundo, puso término de *facto* a la confrontación con Inglaterra, lo que significó el fin de las campañas de corso y con ello la conclusión del desasosiego en que vivían las colonias y establecimientos americanos, en especial los del Pacífico.

Pero no habría de ser para largo, pues en contemporaneidad con aquellos sucesos había ido emergiendo el poderío de las rebeldes provincias holandesas, unidas ahora en un joven estado de esplendente vigor, que se propuso tomar parte en el reparto de las riquezas de aquellas regiones del mundo, reveladas por los descubrimientos y exploraciones del siglo precedente, aunque ello fuera despojando a españoles y portugueses, como efectivamente sucedería.

La forma elegida inicialmente por los holandeses, sin embargo, fue la del trato mercantil -les venía de suyo-, lo que no excluía por cierto la eventualidad de acciones de rudeza. Así, paulatinamente, a partir de 1595, la presencia comercial bátava en las Indias Orientales se fue haciendo cada vez más activa y agresiva, de manera particular en centros productores de especias tales como Amboina, Ternate y Tidore.

El auge consiguiente estimuló la participación de muchos mercaderes que armaron barcos y aun flotas para el apropiado ejercicio de esa actividad tan lucrativa como era el comercio de las especias, que desde hacía décadas se hallaba en manos holandesas en lo tocante a la etapa final, de distribución en los centros consumidores del continente europeo.

Como, de cualquier modo, los portugueses procuraron defender su imperio colonial y por ende el monopolio en la extracción y comercio de las especias, la intrusión holandesa se vio dificultada por la inseguridad sobreviniente en la ruta tradicional de acceso al Oriente, vía cabo de Buena Esperanza[1].

Fue esta circunstancia, unida a la existencia de privilegios en favor de algunas compañías, lo que llevó a comerciantes de Rotterdam a constituir nuevas entidades que dispusieran de sus propias rutas de acceso a los países orientales. Surgieron así la *Compañía Magallanica*, fundada por el rico posadero Oliverio van Noort, y la formada por un grupo de hombres igualmente acaudalados, *Compañía de Pieter Verhagen*. Ambas pusieron entonces sus miras en el remoto paso descubierto por Magallanes, y comenzaron a preparar sendas expediciones, que tendrían como primer objetivo su conocimiento y la determinación de la ruta marítima a seguir rumbo del poniente para acceder al levante.

La primera en estar lista fue la flota de la compañía de Verhagen, que zarpó desde Goeree, en junio de 1598, bajo el mando de Jacob Mahu. Sus seis naves entraron el 6 de abril de 1599 a la boca oriental del Estrecho, llevando como almirante a Simón de Cordes, pues Mahu había muerto durante el viaje. Entre los capitanes y pilotos venían su hermano Baltasar de Cordes, que se haría famoso por sus tropelías en las costas de Chiloé y Valdivia; Sebald de Weerdt, Jan Outghersz y Dirck Gerritsz. El ingreso de los buques fue lento y laborioso y recién el día 8 llegaron a la isla Marta y a su vecina Magdalena donde, siguiendo la tradición, se abastecieron de aves para mejorar su magra dieta. La abundante fauna llamó la atención de los holandeses, pasando dichas islas a constituir un hito importante en el trayecto del Estrecho, que sería cuidadosamente señalado en las cartas geográficas.

Continuando la navegación, el día 11 de abril, Pascua de Resurrección, los buques fondearon en la bahía, que veinte años antes Sarmiento había llamado Santa Catalina. Allí Simón de Cordes dispuso que su hermano Baltasar, el capitán de Weerdt y 50 hombres explorasen la costa en busca de gente o animales. La partida alcanzó unas tres millas hacia el sur, por la costa, vale decir hasta la actual Punta Arenas, sin encontrar señal alguna de seres vivos.

Prosiguieron luego su navegación apegados a la costa patagónica del Estrecho, yendo de bahía en bahía en cuidadoso reconocimiento. El piloto Jan Outghersz de la nave *La Fe*, aprovechó para levantar la primera carta completa del Estrecho y el derrotero que serviría casi por dos siglos como excelente referencia para la navegación. El día 19 llegaron a un puerto que llamaron bahía Verde, vecina a la actual Fortescue, sin duda por la existencia del bosque de fagáceas de hoja perenne[2], y por los canelos o árboles de Winter.

Se inició allí una penosa invernada forzosa, que se prolongaría hasta el 23 de agosto.

Esta bahía es un buen puerto con tres islotes en su centro. A Cordes debió parecerle favorable el lugar, pues disponía de agua dulce, de mariscos y volátiles para la alimentación. Empeñados sin embargo los holandeses en continuar en viaje, las tripulaciones estuvieron en constante ajetreo subiendo y bajando vergas, echando anclas y levantándolas, amarrando y asegurando los buques, para tornar a soltarlos cuando se creía propicio el tiempo para el zarpe. Así aguardaban en vano

la oportunidad que nunca llegaba. Cuando tales operaciones cesaban, los marineros debían bajar a tierra, aun con lluvia, granizo o nieve, y buscar agua o leña, recoger mariscos o capturar animales.

Todos estos trabajos no daban reposo a la gente, lo que sumado a la humedad y al frío del invierno, despertó un apetito voraz que obligó al almirante a doblar la ración.

Pero, no fue suficiente, ya que el hambre -temible consejera de las tripulaciones- indujo a algunos a robar provisiones. La sanción ejemplarizadora no se hizo esperar: el 22 de abril dos marineros fueron condenados a la horca por robar aceite. Para la ejecución se eligió uno de los islotes de la bahía. Habiéndose cumplido la sentencia respecto de uno, el otro inculpado clamó tanto por su vida que se le cambió la condena por la de azotes, dejándosele en el islote en compañía de un tercer marinero que sólo había probado el aceite robado. La justicia en esos tiempos era temible.

Pronto comenzaron a aumentar las bajas. El capitán Jurien Bockholt, comandante de *La Lealtad*, falleció y fue sepultado con los honores reglamentarios; le siguió en su destino el alférez Jan Corput, y más tarde Dirck de Groot, contramaestre de la nave capitana. Luego murieron muchos más, casi todos por debilidad, excesivo trabajo y deficiente alimentación. Al principio cada deceso era anunciado con un disparo de cañón, pero al hacerse frecuentes las muertes, se ordenó suspender tal aviso para evitar el desaliento.

El día 7 de mayo tuvo lugar el primer encuentro entre los holandeses y los indígenas canoeros, al regresar algunos marinos de una isla situada frente a la bahía. Al acercarse a la costa, unos cuantos indios atacaron con piedras y trataron de arremeter con sus canoas. Los holandeses reaccionaron matando cuatro o cinco aborígenes; los demás indios, impresionados por los disparos, huyeron despavoridos, refugiándose en el bosque costero. Este suceso fue causa de que por varios días las tripulaciones no se aparecieran por la costa. Pero, azuzados por el hambre, algunos marineros decidieron bajar y allí pagaron su osadía: los kawéskar mataron a tres europeos e hirieron a dos más con sus filudos arpones.

En julio terminó por arruinárseles a los holandeses una barca que habían capturado a los portugueses en las islas de Cabo Verde. Cordes, asistido por un consejo de guerra, determinó construir con sus restos y con madera del bosque vecino, una pinaza. En un par de semanas armaron la pequeña nave *Postillón* que se puso al mando del piloto Gillis Janszoon.

Pasaron otras semanas entre penurias terribles, que significaron la pérdida de ciento veinte hombres, hasta que llegó el mes de agosto. El almirante estimó apropiado que los sobrevivientes elevaran preces a Dios por haberlos conservado vivos a pesar de todo. El día 2 ordenó bajar a tierra a su gente y en medio de la nieve, el pastor predicó un sermón de acción de gracias y pidió a la Providencia una mejor suerte para el resto del viaje.

Aprovechando el viento favorable, las naves zarparon el 23 de agosto de 1599 desde aquella bahía que recibió el nombre del almirante, *Cordes*.

Tan riguroso fue el padecimiento y tan costoso en vidas el precio de la forzada invernada, que su recuerdo seguiría por largo tiempo a los sobrevivientes de la expedición.

El relato de esta amarga experiencia confirmó más tarde, en Europa, la mala fama que habían ganado las tierras del Estrecho con la triste y lamentable aventura colonizadora de los españoles.

Habiendo encontrado tiempo propicio, los barcos navegaron sin dificultad alcanzando al cabo de dos jornadas hasta un puerto del litoral sur del Estrecho, sobre la costa de la isla Santa Inés.

En el lugar de recalada, que recibió por nombre *Ridders Bay*, o sea bahía de los Caballeros que aún se conserva, ocurrió un hecho singular, casi pintoresco. Allí el almirante Simón de Cordes expuso a sus capitanes la necesidad de recordar para la posteridad el paso de una flota holandesa por tan difíciles lugares, luego de soportar trabajos y penurias sin cuento. Fue así como los capitanes y pilotos acordaron establecer una hermandad u orden de caballería, juramentándose para no hacer nada, cualesquiera que fueran las circunstancias, en contra de su honor ni en perjuicio de la lejana patria o del viaje mismo, y asimismo prometiendo combatir a los españoles donde se les encontrase.

Esta orden fue constituida en tierra, en la mencionada bahía, con las ceremonias de estilo, y se le dio el nombre de *Hermandad del León desencadenado*. Para testimoniar el hecho los flamantes caballeros grabaron detalles del juramento y sus propios nombres en un escudo que fue fijado sobre un gran tronco en lugar visible desde el mar. Poco hubo de durar tal testimonio pues a los pocos días los kawéskar, sin ningún respeto por la hermandad, arrancaron y destrozaron el escudo.

Una y otra vez los holandeses intentaron dirigirse hacia el occidente y múltiples percances los detuvieron. Hasta comienzos de septiembre las naves soportaron juntas los contratiempos; un mal día los elementos naturales las separaron en dos grupos, cuatro para un lado y dos por otro. Las desgracias continuaron aumentando el número de bajas entre los tripulantes hasta enterarse 200 hombres muertos en el Estrecho, es decir, dos quintos de la tripulación de la flota al momento de penetrar al gran canal.

Las cuatro naves con el almirante Cordes lograron salir del Estrecho. Tres de ellas llegaron a la costa central de Chile y la cuarta embarcación fue arrastrada por las tormentas tan al sur, que se atribuiría después a su capitán Dirck Gerritsz Pomp haberse aproximado a las tierras antárticas. En realidad no pasó de los 56 ó 57 grados de latitud austral. En cuanto a las otras dos, *La Fe* y *La Lealtad*, quedaron en el dédalo de islas e islotes de la región occidental del estrecho de Magallanes y sin poder dar con la boca misma acabaron por separarse. La primera, al mando del capitán Sebald de Weerdt, luego de increíbles esfuerzos salió del atolladero en el mes de diciembre, considerando su capitán que era preferible volver a Europa antes que insistir en el reencuentro con el resto de los buques.

En el viaje de vuelta se encontró en la costa de la península de Brunswick con las naves de van Noort que acababan de ingresar al Estrecho, recibiendo así un oportuno auxilio de víveres.

Esta expedición puso de relieve el temple de los marinos holandeses y señaló el rumbo por el cual otros compatriotas se aventuraron con mejor suerte.

Menos de dos meses después que la flota de Mahu y Cordes diera a la vela desde Goeree, la compañía rival, la Magallánica, hacía zarpar una armada de cinco barcos rumbo al estrecho de Magallanes al mando de Oliverio van Noort, con propósitos

idénticos a los de sus predecesores.

Entró al canal el 24 de noviembre de 1599 sin mayores contingencias y fue a surgir junto a la costa fueguina de la Primera Angostura, donde una partida de desembarco sostuvo con los sélknam el encuentro más sangriento de que hubiera memoria hasta entonces en tierras meridionales: unos cuarenta naturales quedaron sobre el campo. Así se manifestó la índole despiadada del comandante holandés de la que daría elocuentes pruebas en el resto del viaje.

Tras la recalada en las islas de los pingüinos -que se haría tradicional para los navegantes fretanos-, van Noort salió del Estrecho sin contratiempos para ir a predar sobre las costas de Chile central.

Los viajes de Cordes y van Noort, el primero en especial, demostraron que la ruta a las Molucas por Magallanes, aunque más corta que la africana, era ciertamente riesgosa por las muchas penalidades que debían sufrir las tripulaciones y los castigos que soportaban los barcos por causa de los elementos naturales, de allí la pérdida de interés en ella que puede advertirse por la suspensión de los viajes por esa vía durante tres lustros. Sólo cuando la hostilidad defensiva hispano-lusitana amenazó la seguridad del trayecto tradicional, los holandeses decidieron retornar. La reactualización de su interés por la región meridional americana no debió centrarse únicamente en el uso del Estrecho como vía de paso a las islas de las especias, también pudo referirse a la preocupación de los Países Bajos por descubrir nuevas tierras hacia el sur de dicho gran canal como parte de su política de expansión global, circunstancia que podía brindar la posibilidad de obtener bases de apoyo para sus flotas. Constan al efecto recomendaciones expresas de algunos hombres públicos.

Se organizó entonces, en 1614, una tercera flota para zarpar hacia el Oriente vía Magallanes. Compuesta por seis naves, zarpó de Texel en agosto al mando del almirante Joris van Spilbergen[3], entrando al Estrecho en abril del año siguiente. Sin registrar mayores incidencias arribaron las naves a bahía Cordes, que había pasado a ser una suerte de "puerto holandés" en el gran canal[4]. La recalada se aprovechó para dar descanso a los hombres y para hacer una recorrida de los barcos; también para faenas habituales como la de aguada y provisión de leña, así como para colectar la indispensable "corteza de Winter" para combatir el escorbuto. Cumplidos estos trabajos y aprestos, Spilbergen dispuso la reanudación de la navegación, que se hizo nuevamente sin tropiezos, circunstancias que debió favorecer las observaciones respecto de las condiciones naturales de la sección occidental, reconocer fondeaderos, advertir bocas de canales que sugerían pasos alternativos de salida al Pacífico, por la banda del norte; jalonar el trayecto con nuevos topónimos y levantar cartas del Estrecho.

De esa manera culminó el viaje, saliendo los barcos el 6 de mayo de 1615. Esta feliz travesía sería la postrera de los holandeses por esta parte del territorio magallánico, pues diversas circunstancias políticas y económicas se conjugarían para que por trescientos años no se viera en aguas fretanas la bandera tricolor de los Países Bajos.

Para entonces, y aunque el paso del Estrecho no fuera utilizado, el mismo, como el del cabo de Buena Esperanza, habían sido reservados por los Estados Generales para el uso exclusivo de la Compañía de las Indias Orientales, que había surgido poderosa

en lo que iba del siglo y que tenía la pretensión -y el poder- para monopolizar el tráfico de las especias.

Esta circunstancia provocó malestar entre los mercaderes independientes por lo que se juzgó que era una preferencia irritante y, como reacción, pronto se supo de la creación de otra compañía dispuesta a buscar nuevas rutas para alcanzar las islas de las especias y que por lo tanto no quedaran cubiertas por el mencionado privilegio. Esta entidad, *Compañía Austral*, fue fundada por Isaac Le Maire, rico comerciante de Amsterdam, quien había sido antaño uno de los promotores de aquella compañía monopólica.

Las posibilidades de un paso alternativo tanto se daban por el norte de América, donde desde hacía tiempo se buscaba el misterioso estrecho de Anián, aunque sin éxito, como por el extremo sur del nuevo continente, área hacia la que dirigió su interés Le Maire.

Para entonces la existencia de la Terra Australis, como continuidad meridional de la Tierra del Fuego no era una verdad de general aceptación entre cosmógrafos y navegantes. A lo largo del tiempo transcurrido desde el hallazgo del estrecho de Magallanes se habían acumulado indicios que permitían suponer la insularidad de las tierras del sur del gran canal. Es cierto que los avistamientos obtenidos en las derivaciones australes de las carabelas de Hoces (1526) y de Camargo (1540), por lado del Atlántico; y de las de Gallego (1554), de Villalobos (1579) y de Gerritsz (1599) por el del Pacífico, podían ser conocidos sólo por algunos contados bien informados fuera de España, o, salvo el último, tal vez ignorados del todo. Pero, en cambio, la más afamada derivación de Drake en 1578 y su resultado geográfico había tenido suficiente divulgación en el ambiente náutico y en el de las casas de cartografía. Prueba de ello es que en 1587, Cavendish, platicando con el rescatado Tomé Hernández, afirmó "que traía orden de la Reyna, su señora, que si hallaba poblado el Estrecho y gente que le defendiese el paso, *que bajase a cincuenta y nueve grados y hallaría mar ancha por donde podía pasar aunque era muy peligrosa*"[5]. Es más, el descubrimiento hecho por Drake sobre la existencia del mar austral obtuvo el debido reconocimiento cartográfico, nada menos que de manos de Jodocus Hondius, acreditado maestro holandés de ese arte. Este autor grabó y publicó, posiblemente en Londres, alrededor de 1590, el planisferio *Vera totius expeditiones nauticae*, en que se muestra el estado del conocimiento geográfico global, a la luz de los viajes de Drake (1577-80) y Cavendish (1586-88). Otra obra del género, más importante todavía, el *Thresoor der Zeevaert*, fue editada en 1592 en Leiden, por Lucas Janszoon Waghenaer y contenía una parte enteramente referida a los mencionados periplos[6].

Si el primer mapa pudo tener una circulación restringida a los usuarios ingleses, no debió ocurrir lo mismo con el atlas mencionado en segundo término, máxime si fue impreso en Holanda, lo que significa que estaba disponible, o al menos era accesible para cualquier interesado.

Así y todo, la consagración cartográfica de aquel mentado hallazgo de Drake, que desvirtuaba la creencia aceptada sin discusión del gran continente austral inmediatamente al sur del Estrecho, no fue unánime. Basta para el caso mencionar a otro de los grandes maestros de la época, Abraham Ortelius, cuyos mapas de fines del siglo XVI no recogieron -o no aceptaron- la información y continuaron presentando

al meridión del estrecho de Magallanes una vastísima y compacta masa terrestre que ocupaba el término del hemisferio Austral[7].

Está visto, por el resultado que se obtendría, que Le Maire y quien habría de ser el responsable náutico de la expedición, Willem Corneliszoon Schouten, tuvieron a la mano, ponderaron y valorizaron los antecedentes de fuentes inglesas y otros más que pudieron conseguir, pues rastrearon toda la información posible de existir, con lo que tiene explicación el seguro rumbo que este capitán dio a su navío al sobrepasar la latitud de la boca oriental del Estrecho. Así pues, la expedición que la Compañía Austral preparaba en el puerto de Hoorn no navegaría a tientas en el Atlántico meridional. Tampoco tuvo dificultad para conseguir la licencia navegatoria desde que se proponía seguir una ruta distinta a las reservadas a la monopólica Compañía de las Indias Orientales.

Luego de cuidadosa preparación, condigna de la fama de eficiencia que tenía por la época la actividad náutica holandesa -en especial en lo tocante a la calidad de los barcos-, quedó en estado de zarpar hacia junio de 1615 una escuadrilla compuesta de un navío de buen porte (360 toneladas), el *Eendracht* (*Concordia o Unidad*) y una nave menor, el *Hoorn* (110 toneladas). El día 14 de ese mes partieron los buques desde el puerto de Texel, bajo el mando de Schouten, a quien acompañaba como supervisor Jacobus Le Maire, hijo del promotor de la empresa, a cargo de la parte propiamente mercantil de la expedición[8].

Seis meses después las naves arribaron a puerto Deseado para una breve estadía destinada a carenar los cascos y revisión de aparejos y velamen, lugar donde un incendio destruyó al *Hoorn*. Superado este incidente lamentable, nada excepcional perturbó la travesía que se reinició avanzado enero de 1616.

El día 23 el *Eendracht* superó la latitud de la entrada del Estrecho y adelantó flanqueando la Tierra de los Fuegos, en la primera incursión deliberada rumbo a lo desconocido, que según parecía no lo era tanto. El 24, al mediodía, Schouten calculó la latitud que resultó ser de 54° 46' sur, encontrándose a la vista de una amplia abra que interrumpía la continuidad de la línea costera. Al día siguiente los holandeses cruzaban con felicidad el paso existente entre la Tierra del Fuego, a cuya porción inmediata denominaron *Tierra de Mauricio*, por el príncipe de Orange-Nassau, estatuder de la República, y una desconocida hacia el oriente que fue bautizada como *Tierra de los Estados*. El paso encontrado recibió el nombre de *Le Maire*, en homenaje al lejano mercader inspirador de la expedición. Cuatro días después, el 29 de enero, luego de duras y azotadas singladuras en cuyo curso la bruma debió ocultar las tierras archipielágicas del confín fueguino, permitiendo avistar únicamente a los islotes *Barnevelt*, así llamados en honor del canciller Johann van Oldenbarnevelt, Schouten y compañeros descubrieron el cabo guarnecido por el bravío mar, que con su peñón enhiesto señala la terminación insular de América. Lo bautizaron con el nombre de la pequeña ciudad donde había germinado la iniciativa y se había organizado la sociedad y expedición, Hoorn, que el uso hispano deformaría por incorrecta traducción en *Hornos*. Willem Schouten pasó a ser así el que de modo indubitado revelaría a la ciencia geográfica la realidad del territorio más meridional del continente. Si más no descubrió fue debido a que el *Eendracht*, sorprendido el día 26 por una fuerte tormenta, fue empujado hacia el oriente, lejos de la tierra, para derivar después, el 27

hacia el suroeste y el 28 al oeste, rumbo que acercó al navío hacia los islotes Barnevelt mientras la niebla velaba otras costas, para en seguida torcer violentamente al sur y permitir finalmente, por la banda de estribor, el avistamiento descubridor del remate austral de América, justamente al mediodía de la memorable jornada del 29 de enero de 1616.

Retornado a Europa luego de sufrir diversos azares a manos de sus propios compatriotas en las Indias Orientales, Schouten pudo dar cuenta del hallazgo del que había sido principal protagonista, noticia que se divulgó con gran rapidez y que, naturalmente, llegó a oídos de los españoles. La corte hispana y las oficinas reales, en particular la Casa de Contratación de Sevilla, se conmocionaron, pues se advirtió que con ese descubrimiento se perdía definitivamente el control que se creía tener sobre el sur de América. El rey Felipe III dispuso entonces la organización de una expedición destinada a verificar el hallazgo holandés. Para conducirla fueron elegidos dos marinos expertos, los hermanos Bartolomé y Gonzalo Nodal, llevando aquél el comando superior; con ellos iban los pilotos flamencos Jan de Witte, que había viajado con Schouten, y Valentín Janssen, y como piloto mayor Diego Ramírez de Arellano, quien, además, era un cosmógrafo de gran competencia.

Las dos naves que componían la expedición, *Nuestra Señora del Buen Suceso* y *Nuestra Señora de Atocha*, zarparon de Lisboa en septiembre de 1618[9]. En enero habían alcanzado sin problemas la costa patagónica central (puerto Deseado) y luego de reconocer los estuarios de los ríos Santa Cruz y Gallegos, la entrada oriental del estrecho de Magallanes y la bahía de San Sebastián -que tomaron equivocadamente como boca de canal- cruzaron el paso de Le Maire, renominado de *San Vicente*, y fueron a fondear en la bahía que se llamó del *Buen Suceso* por razón del favorable curso de los acontecimientos. Aquí tuvo ocurrencia el primer encuentro histórico entre europeos y los naturales del sur de Fueguia, para el caso, los mánnekenk o haush.

Reiniciada la travesía y debiendo enfrentar vientos y corrientes contrarios de gran fuerza, avistaron el 12 de febrero el cabo de Hornos, que fue nombrado de *San Ildefonso*, y prosiguieron la derrota hacia el suroeste, lo que les permitió descubrir la más meridional tierra pericontinental americana: el pequeño archipiélago rocoso bautizado de *Diego Ramírez*, en homenaje al eximio piloto. Derivaron todavía hasta los 58° 30' de latitud y después pusieron rumbo al norte lo que llevó a los Nodal a costear a la distancia la Tierra del Fuego, a la que se aproximaron justamente en la vecindad de la entrada occidental del estrecho de Magallanes. Consiguieron embocarlo con facilidad y navegarlo sin contratiempos, haciendo detenciones en distintos lugares, una de ellas en la bahía de San Gregorio, paraje donde sostuvieron un encuentro amistoso con los patagones, cual el precedente con los fueguinos.

El 13 de marzo de 1619 los barcos de los Nodal salieron del Estrecho, completando la primera circunnavegación de la Tierra del Fuego, en uno de los viajes más felices y provechosos de cuantos hasta entonces habían tenido por teatro a las aguas meridionales.

Con el mismo, de paso, quedaría de manifiesto la pérdida de la importancia estratégica que hasta entonces se había atribuido al canal de Magallanes.

Por otra parte, con el viaje de los Nodal se cerraba el siglo del descubrimiento en la Magallania. El bulto del territorio austral había sido definido en sus contornos durante

los memorables episodios de 1520, 1554-58, 1578-80 y 1616-18. A partir de entonces sería menester despejar de bruma los detalles, materia de laboriosa exploración en la que se tardaría todavía dos y media centurias, y aun así incompletamente.

Aquel memorable viaje fue un breve intermedio hispano, porque a poco andar la pujante república de los Estados Holandeses, con el alto patrocinio del príncipe Mauricio de Orange-Nassau, comenzó a organizar una importante flota que debía rehacer la ruta de Schouten. Se trataba de una expedición de signo diferente al de cuantas habían salido hasta entonces de puertos holandeses. No había esta vez un interés mercantil, sino un propósito abiertamente militar: incursionar sobre las costas americanas occidentales en plan de conquista del Perú, una de las fuentes generatrices de la riqueza hispana o, a lo menos, procurar el establecimiento de factorías o puntos fortificados en lugares estratégicos de la costa de Chile. Ello era posible por la terminación de la tregua pactada entre España y Holanda, que había estado vigente entre 1609 y 1621.

El importante objetivo determinó la magnitud de los aprestos. La flota se conformó con once barcos, la mayoría de ellos de gran porte (entre 400 y 800 toneladas), tripulada por 1.037 hombres de mar y 600 soldados, y armada con 294 cañones. Al zarpar en mayo de 1623 desde el puerto de Goeree, al mando del almirante Jacobus L'Hermite, pasaba a ser la armada más formidable hasta entonces dirigida al sur del Nuevo Mundo en plan bélico. Iba, además, un grupo de expertos oficiales, pilotos y cosmógrafos, de los mejores con que contaba entonces la próspera república bátava.

Demorada por diversas razones a lo largo de la costa africana, la expedición arribó a la vista del estrecho Le Maire el 1º de febrero de 1624. Días después se iniciaba la exploración descubridora de la geografía sudoriental fueguina, que permitió a L'Hermite el hallazgo de la isla que llevaría su nombre, en el grupo del Cabo de Hornos, el paso occidental de este archipiélago que le permitió acceder a la gran bahía o golfo que se llamó Nassau, partes de la costa de las grandes islas Hoste y Navarino y otras. Esta primera navegación exploratoria, harto prolija para su tiempo, y su condición primigenia, permitieron definir los rasgos geográficos más salientes de esa parte del litoral fueguino y mejorar de modo considerable las noticias aportadas por Schouten y los Nodal, enriqueciéndose con nuevos nombres holandeses la toponimia del área[10]. Habrían de pasar dos siglos antes que se superara de manera sustancial el trabajo exploratorio de L'Hermite, en lo referido a esta porción de la Región Magallánica.

Se debe a esta misma expedición la primera descripción fidedigna del paisaje sudfueguino, como las informaciones iniciales sobre los indígenas yámana, con los que la gente de la flota mantuvo un trato inicialmente amistoso, que se hizo hostil luego del asesinato de 17 hombres de una partida que había bajado a tierra para hacer aguada, permaneciendo allí sin protección armada.

Tras completarse un mes de permanencia en esas aguas interiores, la flota salió a las oceánicas derivando hasta los 58° de latitud. Un giro favorable en la dirección del viento a contar del 18 de marzo permitió su alejamiento hacia el norte, rumbo de las islas de Juan Fernández.

El ciclo neerlandés en la historia marítima del territorio austral hubo de tener fin con la expedición que, al mando del general Hendrik Brouwer, debía realizar la conquista de las costas de Chile y formar un establecimiento holandés (1642). Este navegante

permaneció en el área descubierta por L'Hermite en plan de reconocimiento y de relación con sus habitantes, que extendió hacia el este, lo que permitió descubrir la condición insular de la tierra de los Estados, a la que los geógrafos insistían en mantener como la porción septentrional de la Terra Australis, contribuyendo a la superación definitiva de lo fabuloso en la geografía meridional. En esta expedición, por otra parte, los mares del cabo de Hornos causaron el primero de los que habría de ser una casi interminable lista de siniestros: la pérdida del navío *Orangie Boom*, con toda su tripulación.

Con este viaje llegaron a su término las expediciones de los marinos holandeses, que tuvieron el mérito del hallazgo del segundo paso interoceánico y con él la comprobación de la insularidad fueguina. Sus valiosos aportes a la geografía sudamericana fueron recogidos por los eximios maestros cartógrafos de su misma nacionalidad, entre otros por Hondius, Blaeu y Janssonius, y su toponimia que ha superado el paso de los siglos conforma un homenaje de recuerdo perenne para los osados descubridores y exploradores.

No quedaron únicamente en eso aquellas travesías memorables, pues dejaron otro fruto de gran provecho: una suma de relaciones y derroteros que en muy pocos años pasaron a ser de dominio público, porque la república holandesa, al revés del reino hispano, no hizo misterio de tanto caudal informativo como fue el obtenido en esas sucesivas experiencias náuticas y permitió con liberalidad la divulgación de tales noticias. Así la progresiva seguridad en la navegación austral fue uno de los mayores beneficios de los viajes bátavos.

La expedición de Brouwer junto con cerrar el ciclo holandés, prolongado por medio siglo, señaló el fin del período riesgoso y heroico de los descubrimientos geográficos.

Para entonces la experiencia e información acumuladas y el adelanto progresivo en la construcción naval, como el perfeccionamiento científico y mecánico del instrumental de ayuda a la navegación de altura, comenzaban a hacer más seguros los trayectos marítimos, incluso en regiones naturalmente bravías como la meridional americana.

2. Travesías misteriosas y navegantes solitarios

A lo largo de todo el siglo XVII y en tanto se desarrollaban las operaciones marítimas holandesas y la primera exploración científica del estrecho de Magallanes a que habrá de hacerse mención más adelante, se sucedieron algunas incursiones náuticas de las que por lo común hay escasas o imprecisas referencias. Se trató de contados viajes realizados con distinta motivación y cuya significación, cuando pudieron tenerla, fue obviamente de variado grado.

El primero que merece mención fue el protagonizado en 1603 por el almirante Gabriel de Castilla, quien por la época era uno de los marinos más competentes en las costas de Perú y Chile. Su nombre aparece mencionado a fines de 1599, tiempo en que se supo del paso al Pacífico de las naves de Simón de Cordes, circunstancia que alarmó al virrey del Perú y le llevó a adoptar algunas medidas de protección de los

establecimientos litorales y de castigo a los merodeadores extraños. Fue así que aquél condujo una expedición a Chile en febrero de 1600[11].

En esa oportunidad, o en algún desconocido viaje posterior, Castilla pudo relacionarse con Laurens Claesz, flamenco que había servido como contramaestre en el navío *Blijde Bootschap*, que integraba la escuadrilla de Cordes. Esta nave tomó parte en una acción predatoria sobre Valparaíso, ocasión en que fueron heridos algunos holandeses, entre ellos el capitán Dirck Gerritsz, que lo fue mortalmente, y otros capturados, entre ellos con seguridad Claesz. Este debió ser marino de cierta competencia y por tanto no demoró en ser tomado o forzado para el servicio virreinal, quizá a cambio de indulto, en una época en que la gente de mar con experiencia en navegación de altura no era abundante en esta parte del dominio colonial hispano.

Así, Gabriel de Castilla, con Claesz a bordo, dirigió a comienzos de 1603 una expedición de vigilancia, que remontó la costa meridional chilena tal vez hasta sobrepasar el estrecho de Magallanes. En esa zona del Pacífico sur frecuentemente tormentosa, la capitana pudo ser arrastrada -como había acontecido a otras naves con anterioridad- tan al meridión como para alcanzar una alta latitud.

Sobre esta incursión no hay más referencia conocida que la que de ella hiciera más tarde, en 1608, el mencionado Claesz, quien entonces afirmó haber formado parte de la escuadrilla del almirante español y que "en marzo de 1603 estuvo en los 64 grados y allí tuvo mucha nieve; en el siguiente abril volvieron a la costa de Chile"[12]. Basados en esta circunstancia algunos autores modernos han atribuido a Gabriel de Castilla el descubrimiento de la verdadera Terra Australis, el continente antártico, con el que tiene remate meridional el globo[13].

No obstante este reconocimiento, lo cierto es que la navegación de Castilla y su probable extensión austral persisten como un asunto oscuro. No hay en fuentes hispanas conocidas referencia alguna a la misteriosa travesía, que de haber alcanzado tal resultado sin duda, habría trascendido y tenida en cuenta en la época, en que precisamente y como política de Estado se impulsaba por Felipe III el descubrimiento de las regiones australes[14].

A la vista de la escasez y confusión informativas y si es que en definitiva la navegación de Castilla no alcanzó hasta la región antártica, y desechada la derivación de Gerritsz en 1599, cabe conjeturar acerca de la ocurrencia de otra incógnita incursión naviera meridional. Tal posibilidad surge, como en su tiempo lo observara Baich y lo recuerda Barros, del hecho que en 1622 se hiciera mención al hallazgo de nuevas tierras, descritas de un modo que sorprendentemente las asemeja a la real conformación física y extensión del territorio antártico, lo que supone un conocimiento visual. La resolución de este misterio náutico y geográfico debiera encontrarse en documentación desconocida que pueda obrar en añejos archivos holandeses o hispanos.

Otra navegación poco conocida tuvo ocurrencia por el lado oriental magallánico y con un desenlace trágico. Se sabe que al retorno de los Nodal a España se valorizó especialmente la mayor seguridad que parecía ofrecer la nueva ruta marítima austral por sobre aquella del estrecho de Magallanes. Así, el rey Felipe III dispuso utilizarla para el envío de una armada a las Filipinas y las Molucas. No hay constancia de la realización de esta expedición, pero sí se conoce de una flotilla de tres naves que fue confiada al mando de Iñigo López de Ayala y despachada con auxilios para Chile y

Perú, hacia 1622, se duda si por la vía del estrecho de Magallanes o por la nueva del de San Vicente. Como haya sido, esta armada fue sorprendida por una tempestad cuando enfrentaba la entrada del Estrecho, por cuya causa se perdieron dos naves, entre ellas la capitana en que iban embarcados Ayala y el capitán Gonzalo Nodal. Unicamente se salvó la almiranta a cargo de Francisco de Mandujano, que se dejó arrastrar por los vientos huracanados y consiguió salvarse poniendo rumbo a Buenos Aires.

No fue sólo en España donde se revalorizó la ruta austral, luego del hallazgo holandés de 1616 y su confirmación por los Nodal en 1618. También en otras naciones marítimas como Francia, Inglaterra y Portugal. De ese modo, y aun teniendo por exagerada la afirmación de Seixas de Lovera, hecha en 1690, en el sentido de que cada año hacían dicho trayecto no menos de cincuenta bajeles, debe aceptarse que una cantidad indeterminada de naves, tal vez no pequeña, debió emplear dicha vía en el tráfico entre Europa y el Oriente, y también con Chile y Perú, a contar del segundo cuarto del siglo XVII.

En efecto, de ese movimiento mayormente intrascendente que se realizó por la vía del estrecho de Le Maire y el cabo de Hornos, se sabe del paso de Jan Boon, holandés, quien entre 1654 y 1663 la utilizó seis veces, en tres viajes redondos entre los Países Bajos y Ternate; igualmente de otro en 1668, practicado por una nave mercante portuguesa que se dirigía a la China; también de otros dos barcos armados en Amsterdam por mercaderes holandeses e ingleses, que en 1671 fueron a comerciar con Guayaquil, utilizando esa ruta tanto a la ida como al regreso. Tres años después el capitán gallego Francisco Seixas de Lovera, conocedor de aquel rumbo por haberlo practicado en un barco holandés en 1668, y algunos compañeros, aprestaron una expedición para comerciar en las costas de Siam y China, que pudo regresar con felicidad y buen fruto en 1676, siempre siguiendo el mismo trayecto. En el intertanto, en 1674, el comerciante inglés Antonio de la Roche, cruzó por el sur fueguino rumbo de las costas de Perú y Chile, de donde retornó satisfecho por sus negocios en 1676. Al querer embocar el paso de Le Maire, vientos y corrientes del suroeste hicieron derivar a su navío hacia el oriente, llegando a avistar una tierra ignota, tal vez la actual Georgia del Sur. Se sabe asimismo de un tal Nicolás Clarceren, que navegó el paso Le Maire por los años de 1680. Y todavía, para concluir el recuento, cabe mencionar a un incógnito barco vizcaíno de comercio, que cruzó el mar austral en desconocida época, para ir a naufragar sobre la costa de la isla Ayautau (golfo de Penas), y cuyos restos fueron encontrados en 1641; y el navío *San Javier*, que en ruta de España al Perú corrió riesgo de perderse sobre las costas de la isla Guafo en 1661 ó 1662.

Tan practicable debió ser esa navegación y tan provechosa pudo juzgarla para el comercio Seixas de Lovera, que, invocando razones de Estado y de superior interés nacional -que hoy en día calificaríamos como geopolíticas-, preparó una obra descriptiva que tituló *Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica* y que dirigió al rey Carlos II por mano del marqués de Vélez, residente del Consejo de Indias. Esta, que es básicamente un tratado de navegación del mar magallánico, con informaciones históricas y con instrucciones técnicas astronómicas, hidrográficas y náuticas, y de noticias sobre recursos naturales -suma expresiva del saber acumulado a lo largo de un siglo-, es, también, un verdadero alegato en favor del uso preferente de las vías marítimas australes para el comercio por parte de España, legítima soberana

de los territorios por las que transcurrían, y aun en favor del resguardo y fortificación del estrecho de Magallanes.

Cosa curiosa, esta obra que describe puntualmente las particularidades de las costas oriental patagónica y fueguina, como el litoral del estrecho de Magallanes, donde detalla sus variados y abundantes recursos, previene a "los que huvieren de navegar las Costas del Mar del Sur, desde el Estrecho de Magallanes, hasta las del Perú, si fueren con Escuadra, *han de solicitar el apartarse de ellas*, porque desde dicha Boca Occidental del Estrecho, hasta la Isla de Chiloé, hay un Archipiélago de más de 300 Islas tendidas a la vista de aquella Costa, con muchas estrechuras, y Pasages, que de necesidad han de alterar las corrientes, y tener muchos baxos..."[15]. Esta necesaria prevención expresa claramente el desconocimiento en que por entonces se estaba respecto del litoral noroccidental de la Región Magallánica por obra de la política secretista de la corona española.

El alegato del notable marino caería en el vacío, como pudo ocurrir con otras iniciativas constructivas de aquel tiempo: la España decadente del último de los Austrias no estaba para esfuerzos de imaginación.

Para completar estas referencias a las navegaciones solitarias y poco conocidas, cabe recordar el paso de los bucaneros y contrabandistas que se produjo, al parecer, de preferencia en el cuarto final del siglo XVII.

Así se tiene noticia de la penetración del navegante francés Jean Baptiste de la Feuillade, que naufragó en 1667 en un paraje desconocido del estrecho de Magallanes. Posteriormente, en 1682, navegó por esta zona el filibustero inglés Bartolomé Sharp, quien de regreso de sus afamadas correrías por las costas del norte de Chile, intentó penetrar al mismo paso interoceánico, buscando infructuosamente su acceso occidental, en singladuras que sólo dejaron como provecho geográfico el hallazgo de la isla que llamó *Duque de York*, entre el canal Ladrillero y el océano Pacífico, y contigua por el sur a la de Madre de Dios, donde efectuó algunos levantamientos geográficos limitados que al ser apoyados por documentación cartográfica no dejaron de tener ulterior resonancia entre los españoles. Fastidiado por la inútil búsqueda, Sharp se dirigió hacia el meridión y pasó al Atlántico muy al sur del cabo de Hornos. Lo siguieron después otros filibusteros de su nacionalidad, William Dampier, Edward Davis, Ambrose Cowley, John Eaton y otros como unos tales Swan, Watling y Boldman, en trayectorias del todo intrascendentes.

Asimismo hay información de un par de navíos, uno holandés -capturado y tripulado por ingleses- y de una nave filibustera francesa que habrían pasado por el Estrecho hacia 1684 ó 1685. Es posible que esta última fuera la fragata tripulada por bucaneros flamencos, ingleses y franceses sobre la que también hay indicios de su paso por aquel tiempo. Más tarde, en 1687, uno de aquéllos retornó por la misma vía, sufriendo un siniestro del que sólo se salvaron algunos tripulantes de la embarcación que los transportaba.

A fines de 1689 el capitán John Strong zarpó desde Plymouth australes americanas, con el propósito de contrabandear con las colonias del Pacífico. Cruzó por el Estrecho con su navío *Wellfare* al comienzo de 1690 para ir a practicar su ilícito comercio en las costas chilenas y peruanas. Fue rechazado en todos los puertos al ser tomado como filibustero. Como no logró provecho alguno regresó a Europa pasando

nuevamente por la vía de Magallanes a fines de ese año. Su navegación no habría tenido importancia de no haber sido por la presencia a bordo de George Handisyd, cirujano de la nave, quien aprovechó la recalada en cabo Quod, rada York, Famine, isla Isabel y otros parajes para colectar numerosas plantas nativas que a su llegada a Inglaterra donó a *Sir* John Sloane. Este sabio las incorporó a su herbario que, con el tiempo, pasó a constituir la colección botánica fundamental del Museo Británico. De tal modo y gracias a la preocupación del cirujano de una nave contrabandista, las plantas del estrecho de Magallanes iniciaron la historia botánica de Chile.

A fines de 1693 llegó al Estrecho un tal Massertie, filibustero francés, trayendo su nave en tal mal estado que fue varada sobre la costa, sabiéndose de él por un grupo de marineros que habían sido comisionados para cortar madera para la reparación del buque, los que prefirieron huir en una chalupa con dirección a la costa de Chile central, arribando a Valdivia luego de diez meses de viaje increíble por los padecimientos que debieron soportar. Massertie, con todo, logró reparar su nave y se dirigió a Europa. Poco después, en los comienzos de 1694, ingresó al gran canal Johan de la Guilbaudière, compañero de aventuras de aquél, cuya nave encalló en el canal David. Aunque se logró zafarla, la embarcación no quedó en estado de navegar. Con esfuerzo se la condujo hasta Fortescue, en la costa sudoccidental de Brunswick, en cuyo puerto interior, Gallant, se instaló un astillero de circunstancias que permitió construir una barca de 14 toneladas con los restos de la nave mayor, con la que Guilbaudière y su gente consiguieron retornar a Europa. Una vez en su patria éste y Massertie relataron sus aventuras, lo que motivó un gran interés por las regiones australes americanas, originando un prolongado ciclo de presencia marítima francesa, según habrá de verse más adelante.

Cualquiera que haya sido su importancia, no cabe duda que a través de esas navegaciones la Región Magallánica fue perdiendo a lo largo del siglo el aura de misterio de que estaba revestida y, por ende, fue cediendo paulatinamente el temor que inspiraba a los marinos, permitiendo la secuencia náutica que se ha conocido.

3. Primera navegación científica por el estrecho de Magallanes

Quien hubo de revivir la presencia de Albión en el Estrecho fue un distinguido oficial de la Marina Real, John Narborough, al mando de la más importante expedición salida desde Inglaterra luego de la restauración de la monarquía en 1660.

La misma obedeció a razones mercantiles y políticas, aunque en este caso sus motivaciones íntimas son discutidas. Aquéllas aparecen muy claras desde que la costa sur del Pacífico -Reino de Chile- se abría como un excelente mercado nuevo para los productos ingleses.

Más importantes desde luego fueron las razones políticas que inspiraron la expedición. El antiguo interés de Inglaterra sobre las tierras y aguas de Magallanes, entonces renovado, se transformó en la determinación lisa y llana de una posesión en forma, lo que se puso en evidencia con los actos correspondientes realizados por Narborough en puerto Deseado, costa oriental de la Patagonia, según lo menciona

expresamente el diario del navegante, y en ambas costas del Estrecho, de acuerdo con las constancias que ilustran el mapa principal producto de la expedición.

La circunstancia de la presencia de un enigmático personaje nombrado Don Carolus por Narborough, a bordo de la nave capitana y al que se ha identificado como Carlos Enríquez, un judío sefardita al parecer, otorga una controvertida connotación al viaje que nos ocupa[16].

En efecto, éste recogió el proyecto que en su hora había elaborado otro sefardita residente en Londres, Simón de Casseres (o Cáceres), quien hacia 1655 había propuesto al Lord Protector Oliver Cromwell "armar una expedición a Chile con el fin de arrebatar esta Colonia a los españoles y de asegurar el dominio inglés de los mares del Sur"[17].

Antecedentes compulsados por el historiador José Miguel Barros permiten hacer más luz sobre las causas que motivaron la expedición inglesa de 1670 a las costas chilenas.

De ellos se deriva que al tal Don Carolus le habría cabido un papel determinante en la formación de la opinión real y, por consiguiente, en la decisión para llevar a cabo la empresa, y que ésta habría contemplado, entre otros aspectos, la fundación de un establecimiento en el estrecho de Magallanes.

Se conocen dos documentos que ilustran con claridad respecto de los fines que pudieron servir de fundamento al viaje.

El primero es una presentación elevada por Enríquez a Carlos II el 14 de julio de 1669, en la que teniendo en vista que "si desde luego se ha de hacer colonia poblando en el Estrecho"[18], se permitía hacer recomendaciones para la eficacia del objeto en lo tocante a las naves, bastimento, armamento y personal necesarios, lo que suponía contar con gente para poblar, como religiosos, cirujanos, pilotos, soldados y artesanos (carpinteros, herreros, albañiles, toneleros, armeros, etc.), hasta enterar 200 hombres. Además, entre otras varias sugerencias, se menciona la conveniencia de tomar posesión de la isla Isabel, cuyas ventajas naturales para el caso se ponderaba dando con ello a entender un conocimiento previo y personal, pero que más bien parece haber sido obtenido por referencias de terceros.

En el segundo, que fue sometido a la consideración del monarca Estuardo días después (25 de julio), Enríquez se ocupa de las alternativas propuestas: una, más económica, que consistía en una mera expedición inspectiva y por tanto informativa para lo que habría de hacerse después; y otra, "el ir con intento de formar desde luego colonia"[19]. Esta última posibilidad era más de su agrado y sobre su factibilidad y conveniencia para los intereses ingleses el documento abundaba en razones.

No obstante, se desconoce por cuál de las dos alternativas optó el rey Carlos II, pero lo cierto es que, por intermedio del duque de York, su hermano y Primer Almirante del Reino, dispuso que se expidiera una licencia para organizar una expedición cuyos fines pudieron ser tanto políticos, como comerciales y científicos. La misma, compuesta por un navío de guerra y un barco menor auxiliar, fue puesta al mando de Narborough, con quien debía viajar Carlos Enríquez ostentando una posición no aclarada.

Así, como ocurriera con la expedición de Drake, el viaje de Narborough habría tenido doble motivación: en el caso, una ostensible, referida al desarrollo del comercio

entre Inglaterra y las costas españolas del Pacífico suroriental, y otra encubierta, la ocupación de una parte de la región austral y la fundación de una colonia en el estrecho de Magallanes.

De acuerdo con los antecedentes del plan original de Casseres, el territorio de Chile poseía en las comarcas vecinas al puerto de Valdivia, una riqueza aurífera que se reputaba superior aun a aquella que había afamado al Perú. De allí que uno de los objetivos políticos apuntaba hacia la ocupación de dicha región, para dominar la explotación y comercio del oro. Así lo reconoce expresamente Helen Wallis al ocuparse de los motivos de la expedición de Narborough[20], y lo corrobora el mismo capitán al dejar constancia de su permanente inquisitoria a los indígenas acerca de la existencia de oro en el país[21].

Cualesquiera que hubiesen sido al fin los objetivos del viaje, Narborough cuatro meses después de recibir las órdenes de Matthew Wren, secretario del duque de York, se hizo a la vela el día 26 de septiembre de 1669, desde el puerto fluvial de Deptford al mando de una flotilla compuesta por el *Sweepstakes*, nave capitana de 300 toneladas, 36 cañones y 80 hombres de tripulación, y el pingue *Batchelour*, de 70 toneladas de registro, 4 cañones y 20 tripulantes. En el primero de estos buques revistaban dos oficiales que secundarían eficazmente a Narborough en su labor exploratoria, el capitán John Wood y el teniente Nathanael Peckett. Los barcos zarparon aprovisionados para catorce meses de navegación en viaje redondo.

Contra lo previsto, sólo al cabo de poco más de un año de navegación, la capitana pudo penetrar al estrecho de Magallanes el día 21 de octubre de 1670, siendo de tal modo el primer barco de su bandera en hacerlo después de tres cuartos de siglo. El pingue auxiliar se había separado del Sweepstakes al principio del viaje, debido a una tormenta y aunque su comandante tenía instrucciones de aguardarlo en el puerto de San Julián, el encuentro no se produjo por cuanto éste dispuso retornar a Inglaterra dando por perdida a la capitana.

Esta circunstancia debió determinar una alteración en los planes de la expedición, tal vez porque la Batchelour llevaba la mayor parte del cargamento.

De acuerdo con las referencias cartográficas, la navegación por el Estrecho dio ocasión a laboriosas singladuras, pues durante las mismas se desarrollaron gran cantidad de observaciones sobre hidrografía, aspecto del litoral y conformación de las costas y paisajes hacia el interior; descripción de los recursos naturales y de los habitantes de la región, y de las condiciones del clima; además de sondajes y medición de corrientes, faena especial ésta que estuvo a cargo de la chalupa *Hope*. La primera jornada la concluyó Narborough fondeado al amparo del actual cabo Dirección y la segunda al parecer al socaire del cabo San Gregorio, mientras que la tercera tuvo lugar en el litoral de la isla Isabel. En este punto el navegante bajó a tierra, donde sostuvo un amistoso encuentro con los indios canoeros, de los que dejó una cuidadosa como interesante y valiosa descripción de su aspecto físico, atuendo, adornos, armas e índole, y otras características antropo y etnográficas.

Las siguientes singladuras llevaron a Narborough hasta bahía Laredo, bahía Catalina -donde avistó y bautizó a la punta Arenosa, *Sandy Point* (30 de octubre)-, y a la Bahía que nombró *Fresh Water* (Agua Fresca) por la abundancia y calidad de este elemento.

De tal modo, recalando con regularidad a lo largo de distintos fondeaderos de la costa patagónica del gran canal, Narborough avanzó registrando cuidadosamente cuanto estimó ser de interés para la navegación y para las ciencias. Así conoció la amplia bahía que Sarmiento de Gamboa bautizara como "de San Juan de la Posesión" y que aquél tomó por el Port Famine de Cavendish, y de cuya comarca dejó una descripción muy completa así como de sus recursos. Es posible que desde este lugar Narborough haya cruzado el canal para reconocer la costa opuesta, que corresponde con el litoral occidental de la actual isla Dawson, no pudiendo observar rastros de presencia humana, pero sí admirar las bulliciosas catitas australes o caturras, que nombró "periquitos", designando con tal denominación al amplio saco de la actual bahía Lomas, cuya costa tomó por parte de la Tierra del Fuego propiamente tal.

Singlando avante, el 4 de noviembre de 1670 Narborough arribó a la bahía que llamó *Woods*, por su segundo, y que se abre sobre la costa sudoccidental de la península de Brunswick; y luego a los puertos que en seguidilla se abren en aquel histórico litoral, donde antes recalaron casi todos los navegantes del Estrecho a contar de Magallanes, cuyas características geográficas trasladó por su propia mano a la carta que iba elaborando coetáneamente. Este sector del gran canal es el que pasó a registrar la mayor parte de los topónimos impuestos por el capitán inglés. También en estos lugares, como en otros anteriores, Narborough descendió a tierra para tomar conocimiento personal de las características de las correspondientes comarcas y apreciar la variedad y cuantía de sus recursos naturales y minerales, de todo lo cual dejaría constancia en su relación.

Desde el punto de vista náutico esta parte del Estrecho mereció especial preocupación de Narborough, pues aquí el canal alcanza su mayor estrechura. Tal vez si entre tantas contribuciones, en este sector radica la más relevante por su importancia en la hidrografía fretana. Los nombres *Inglés* (*English*) y *Tortuoso* (*Crooked*) para los pasajes más difíciles darían fe para la posteridad respecto de la cuidadosa exploración del notable marino.

Luego de tan acuciosa navegación como hubo de ser la desarrollada en tales sectores del recorrido, a mediados de noviembre Narborough singlaba con su buque por el bien nombrado *Paso Largo* (*Long Reach*), dejando a babor la hosca tierra rocosa que fue nombrada *Desolación del Sur*.

Es interesante destacar que el navegante explorador afirmó que este tramo del gran canal magallánico debe considerarse como parte del mismo, entendiéndolo cabalmente como la vía acuática transoceánica: "Esta parte debe propiamente ser llamada los Estrechos: por las altas tierras a lo largo del curso de ambas orillas, y rocas desnudas con nieve en ellas"[22].

De tal modo y luego de concluir el derrotero, el capitán daba fin con toda felicidad a la larga navegación del canal de Magallanes, saliendo al Pacífico el 26 de noviembre de 1670. Durante su transcurso, debe suponerse de acuerdo a las órdenes recibidas, había realizado actos de posesión en las costas del Estrecho, como previamente lo había hecho en puerto Deseado, litoral oriental de Patagonia. Esta consta de una anotación en el diario de Narborough y otras dos se conocen por las expresiones correspondientes que obran en el mapa original del navegante sobre los territorios de Patagonia y Tierra del Fuego: en cada caso una bandera británica ondeando sobre

una colina y las leyendas "Posesión tomada año 1670", en el primero, y "Posesión tomada", en el segundo[23]. Al parecer, se realizó un tercer acto jurisdiccional en la isla Isabel (tal y como lo recomendara en su momento Enríquez al rey inglés), según se infiere del dibujo de la bandera con la cruz de San Jorge que se advierte en dos de los mapas derivados de la expedición publicados en 1671 y 1694[24]. Estos actos de clara intención de dominio muestran, sin lugar a dudas, que en la expedición había un definido interés político. Afortunadamente, para la tranquilidad de la jurisdicción española, las mismas no fueron más tarde esgrimidas como fundamento de reclamación territorial por parte de Inglaterra[25].

Luego de su recorrido por el Estrecho, Narborough singló hacia el norte por la costa de Chile, arribando al puerto de Valdivia a fines de diciembre de 1670. Allí tuvo ocurrencia un suceso que afectaría la continuidad y objetivos del viaje: el desembarco del mencionado Enríquez, de un oficial y de dos hombres de la tripulación, quienes serían retenidos por disposición de la autoridad militar de la plaza. Narborough tuvo en ello una señal ominosa de lo que podía esperarse si se mantenía el curso del viaje, razón por la que consideró más prudente no seguir adelante y olvidar el propósito que lo guiaba.

Así las cosas, el inglés dio la vuelta y determinó volver a Europa, reingresando al Estrecho el 6 de enero de 1671. El reconocimiento que con entera propiedad pasó a hacerse se centró en la seguridad del derrotero, como en la investigación de los recursos del territorio fretano en algunos puntos tales como los valles de los ríos *Batchelor* y *Segars* (San Juan), y en nuevos tratos con los indígenas, llegó a su término el 14 de febrero cuando el *Sweepstakes* y la pinaza que lo acompañaba doblaron la punta Dungeness y salieron al Atlántico.

Tenía el fin de tal manera el tercer doble recorrido completo que navegante alguno hasta entonces había realizado. Y provechoso, por cierto, como que en una permanencia como nadie la había tenido antes en el Estrecho (dos meses y medio entre los dos viajes)[26], salvo Sarmiento, John Narborough pudo realizar un trabajo muy satisfactorio para la época en sus aspectos geográficos, hidrográficos, climáticos, etnográficos y naturalistas.

Frutos especiales serían el preciado derrotero que facilitaría la navegación por el Estrecho durante el próximo siglo y medio; la primera descripción moderna de los recursos naturales, animales y vegetales del territorio magallánico, y por fin la cartografía producto del viaje.

No obstante la contribución que pudo realizar, en una apreciación crítica del trabajo de Narborough, podría achacársele la precariedad del trazado de la costa noroccidental fueguina que se aprecia en su mapa principal, y que omite a las bahías de Gente Grande y especialmente la gran bahía Inútil, cuya enorme boca no debió serle inadvertida[27]. En descargo del distinguido navegante señalamos que éste, como todos sus antecesores y como aquellos que navegarían hasta los comienzos del siglo XIX, lo harían singlando al socaire de la costa patagónica del Estrecho. De ahí que dicho litoral fue tradicionalmente el mejor conocido, al revés del fueguino que sólo fue explorado con detención a partir de 1826 con la expedición del comandante Phillip Parker King.

Deficiencias aparte, John Narborough hizo un notable aporte para el mejor conocimiento de la geografía marítima del estrecho de Magallanes, en particular respecto de los sectores conocidos como pasos Inglés, Tortuoso y Largo. Fe de su

contribución la da la nutrida toponimia que impusiera y que supera la cuarentena de denominaciones, la mayor parte de la cual fue respetada por la posteridad.

Si valiosa fue su contribución para la náutica y la geografía, no lo fueron en menor grado de importancia los antecedentes que pudo recoger el navegante para interés de las ciencias naturales y la etnografía y antropología. Respecto de lo primero puede afirmarse que los datos aportados, producto de las observaciones realizadas, son los primeros que asumen un carácter moderno y que la ciencia universal pudo obtener sobre la vida natural del extremo meridional americano. Tal contribución, sin embargo, es desconocida para quienes se han ocupado de la historia del conocimiento científico austral[28]. Es interesante hacer notar que las perceptivas observaciones de Narborough sobre las plantas y animales del Estrecho fueron hechas a pesar de su completo desconocimiento de las especies de que se trata. Así, se refirió al caiquén como al ganso europeo (*brent*); al coigüe y al maitén respectivamente como abedul europeo (*birch*) y *spiert*; en tanto que al ñire lo refiere al nogal americano, especie que estaba comenzando a ser conocida en Europa.

En cuanto a la vida humana, el solo cotejo de los antecedentes más serios entregados por aquellos de sus antecesores como Pigafetta, Ladrillero y Sarmiento, que brindaron una primera información a la ciencia, valoriza la contribución de Narborough.

Esta no sólo complementa sino que rectifica y enriquece algunos de los datos anteriores, haciendo de la misma un aporte por cierto ponderable y valioso. Tanto en uno como en otro aspecto la relación de Narborough, que pudo ser conocida por el mundo científico recién a partir de 1694, presenta una importante fuente de información naturalista y etnográfica.

Respecto a la cartografía, el viaje del marino inglés fue especialmente fructífero. Se conocen cuatro cartas cuya autoría debe atribuirse al navegante y levantadas durante el transcurso de la expedición, y otras tres inspiradas en algunas de aquéllas. Por cierto que esta producción contribuyó a valorizar el provechoso viaje exploratorio del capitán Narborough por las aguas meridionales de América. De otra parte, el hecho de que fuera la primera expedición siguiente a la restauración de la monarquía inglesa en 1660, se refleja en los numerosos topónimos que introdujo en la cartografía, en memoria del rey Carlos II, sus ministros y algunos principales hombres del monarca.

Los antecedentes compulsados y comentados ponen de relieve la que debió ser gran competencia profesional de este calificado marino, que le mereció la distinción de caballero otorgada por la Corona y el grado de almirante en la Armada Real Inglesa, como culminación de una honrosa carrera naval.

La expedición de John Narborough debió alcanzar alguna resonancia a su retorno a Inglaterra (no obstante el fracaso del que pudo ser su objetivo principal), y por lo tanto llegar a oídos del conde de Molina, embajador de España en la corte de San Jaime. Este debió preocuparse con razón pues la expedición se había desarrollado al fin y al cabo sobre territorios de la jurisdicción de la Corona Católica. Consiguió entonces de alguna manera informarse sobre los propósitos que habían inspirado el viaje y también procurarse un mapa manuscrito que mostraba el extremo sur de América y que abarcaba toda la extensión de océano a océano, que por la época detentaba la Capitanía General de Chile. Este mapa debe ser reputado como construido sobre la base de los datos aportados por aquel navegante[29].

El consiguiente informe del conde de Molina hizo ver a su gobierno que bien podía temerse una nueva intrusión en el lejano dominio de Chile, con consecuencias tal vez serias para la seguridad de este reino y para el interés hispano en América del Sur. De allí que instó al monarca a procurar "cuanto antes poner una llave en esta puerta [el estrecho] con la cual quedarán frustradas las esperanzas de los que se prometen y procuran por este atajo tener nuevas colonias"[30].

Requerido el informe pertinente del Consejo de Estado, que opinó en forma negativa respecto del proyecto para obstruir el libre paso del Estrecho mediante fortificaciones, tanto por su costo cuanto por su dudosa eficacia, la materia pasó al Consejo de Indias para una nueva consideración, olvidándose luego el asunto.

4. El mito de la Ciudad Encantada

Al promediar el siglo XVI comenzó a correr entre los españoles que se encontraban empeñados en la conquista de Chile y Río de la Plata, un rumor que se refería a una misteriosa población que se situaba, según parecía, en la banda oriental de los Andes, en indeterminado lugar al sur de la latitud 35° ó 36° aproximadamente. Harto vagas y confusas al principio, las noticias poco a poco fueron confluyendo sobre tres vertientes que, mencionaban a una rica ciudad de incas huidos de la conquista del Perú; a un inconmesurable depósito de oro, plata y piedras preciosas que había descubierto un capitán de nombre Francisco César, integrante de la expedición que había ido con Sebastián Caboto al río de la Plata; y, por fin, a una población de españoles perdidos que vivía en comunidad con los patagones.

El curso del tiempo acabó, sin embargo, por fundir en una las tres versiones, mientras la exornaba con fantasías que maravillaban a toda la gente presta a tragarse cuanto cuento llegara a sus oídos. Bien avanzado el siglo se hablaba de una ciudad espléndida, situada en el interior de la Tierra Magallánica, a orillas de un gran lago sobre la falda oriental de la cordillera de los Andes. Estaba poblada por cristianos españoles que poseían el don de la inmortalidad y que tenían tanta riqueza que sus utensilios, armas y herramientas, aun las rejas de sus arados, eran de oro purísimo... Hubo quienes entonces -y los habría después- aseguraban a pies juntillas la existencia de esta ciudad, por haberlo oído de terceros que a su tiempo habían recibido la fantástica información de pretendidos testigos que, en cuanto se les apretaba, por lo común resultaban ser fabuladores o simples repetidores de dichos ajenos. Otras veces las noticias -confundiéndose una y otra vuelta con las de aquéllos- procedían de los indígenas, quienes, en la medida que podían darse a entender, informaban a los españoles de Chile o del Río de la Plata sobre datos llevados de boca en boca por largo tiempo y que se referían a presencia de cristianos barbados, armados y vestidos a la usanza de los europeos, antecedentes que por más que tuvieran una base real (avistamientos ocasionales en las costas atlánticas o del Estrecho), los españoles invariablemente recibían como otras tantas comprobaciones de una verdad incuestionable.

Así, la leyenda fue cobrando proporciones y legitimidad, y pasó a hacer estragos

en la credibilidad popular, y a veces en la oficial, de esos tiempos.

En lo que interesa a la historia de la Región Magallánica, es del caso considerar en particular la tercera de las vertientes legendarias, porque es la que en su origen tiene mayor verosimilitud, por derivar de sucesos efectivamente acaecidos en el territorio: el naufragio de una de las naves de la armada del obispo de Plasencia y la fundación de las poblaciones de Nombre de Jesús y Rey Don Felipe.

Se ha visto antes, que a comienzos de 1540 una de las carabelas que integraban la expedición de Francisco de Camargo naufragó sobre la costa interior norte de la primera angostura del estrecho de Magallanes, salvándose casi toda la tripulación, a lo menos dos centenares de almas. Esta gente, es sabido, no pudo ser rescatada y los que pasaron más tarde, Gallego, Ladrillero y Sarmiento, no encontraron traza alguna de esos náufragos. Es lógico pensar que si no se vieron sus restos en el litoral del Estrecho, es porque pudieron moverse tierra adentro y, numerosos como eran y armados como estaban, haber hecho frente con suerte a los patagones y, quizá, entenderse y acabar viviendo pacíficamente entre ellos.

Tal parece que debió ocurrir, pues el admirable aunque demoroso sistema de trasmisión oral de los indígenas -con todas las deformaciones aceptables-, hizo llegar a oídos de los españoles de Chile sorprendentes noticias, que daban cuenta de una población de cristianos cercana al Estrecho. Quien primero hubo de enterarse fue el capitán Jerónimo de Alderete, en oportunidad de su expedición al oriente andino, a las espaldas de Villarrica (1551). Aunque es posible que la novedad se divulgara a su retorno, tiempo después, encontrándose este capitán en España con motivo de la misión que le confiara Pedro de Valdivia, contó aquel suceso entre otros al escribano Jerónimo de Calleja. Este, mucho más tarde, en 1589, cuando la existencia de los Césares, como comúnmente se denominaba a la ciudad perdida, se daba por cosa del todo cierta, creyó conveniente presentarse ante el gobernador del Tucumán, Juan Ramírez de Velazco, quien por entonces practicaba indagaciones sobre la materia, para declarar que "estando este testigo en España, puede haber treinta y cuatro años, oyó contar a Don Jerónimo de Alderete que venía por Adelantado de las Provincias de Chile, la noticia que se tenía en las dichas Provincias de la mucha gente de indios que había de la otra parte de la Cordillera de Chile corriendo á la Mar del Norte, y de como en ella había gente española que se había quedado allí de la que venía en la armada del Obispo de Plascencia y que había algunos de ellos, los cuales tenían paz con los indios naturales de aquellas Provincias é era causa estar juntos con indias de las de la dicha provincia y en ellas tener hijos, mediante lo cual hacían con los indios amistad é daban lo necesario que habían menester..."[31].

Este testimonio, indubitable por la condición de ministro de fe pública que investía el declarante, según lo hiciera notar Morla Vicuña, daría un respaldo apropiado al rumor que con ribetes de leyenda corría por lo ancho y largo de la parte conquistada de Chile, y que después de la mentada expedición de Alderete, se había venido nutriendo con otros datos que, aunque no siempre precisos, confluían al punto que interesa, es decir a la presencia de un grupo de españoles en el oriente cordillerano y en vecindad del estrecho de Magallanes.

El rumor de esa presunta existencia cobró visos de mayor verosimilitud cuando, durante 1563 o antes, arribaron a Concepción unos tales Pedro de Obiedo y Antonio

de Cobos, quienes afirmaban ser dos de los tripulantes de la nave siniestrada de la armada del obispo de Plasencia. Sus informaciones parecían ser tan veraces que el licenciado Julián Gutiérrez Altamirano, teniente general del gobernador de Chile, juzgó conveniente levantar una información sumaria para recoger esa sorprendente nueva y para darla a conocer después a la Corona.

Contaron entonces aquellos que se habían salvado del naufragio cuantos se hallaban en la nave, excepto 13 personas, detallándose que fueron 150 soldados, 30 arcabuceros, 48 artilleros y grumetes, y 13 mujeres casadas, incluyéndose en el total tres religiosos[32].

Asimismo que se habían conseguido rescatar todas las armas y municiones, sustentos y bastimentos. Agregaron que asumió el mando el capitán Sebastián de Argüello -al parecer oficial a cargo de la tropa embarcada en la nao perdida-, quien dispuso marchar por "la tierra adentro con su gente, inclinándose al nordeste desde aquel sitio, que estaba en 52 grados y trece minutos, donde estuvieron cuarenta días, y después de haber dejado allí diez piezas de artillería de todos los calibres y jarcias y lo que pudieron llevar, habiendo caminado siete jornadas tomaron lengua de un indio corpulento y blanco con quien no se entendieron más que por señas y visages: este les guió á una población donde antes de llegar á ella, como dos leguas, les acometieron una junta de más de tres mil indios, que á las primeras rociadas de las mangas de arcabucería huyeron con muerte de unos cuarenta de ellos, y entre algunos heridos cogieron doce, y por no entenderlos se resolvieron de seguirlos á los que huían por su rastro y rumbo, y dieron en una población á orillas de un lago largo, siguiendo la gente que de ella salía con golpe de mujeres y gente menuda.

Hallaron mucho substento de géneros de la tierra, como cecinas de carne de animales volátiles, pescado seco y otros mariscos"[33].

Los náufragos determinaron establecerse en esa comarca y comenzaron a tomar mujeres indígenas, quedando finalmente en paz con los indios patagones.

No se advierte razón aparente para dudar de la veracidad del relato de Cobos y Obiedo, por cuanto sus dichos, confrontados con relatos indígenas anteriores y contemporáneos, concuerdan sustancialmente en un hecho que bien pudo originar y alimentar la posterior leyenda: la efectividad de una radicación de españoles en algún punto desconocido del interior del territorio magallánico a partir de 1540.

Permítasenos, a modo de conjetura, interpretar lo ocurrido a través del testimonio de los dos españoles. Así pues, podría aceptarse que Argüello y su grupo tras aguardar el rescate que nunca llegó, decidieran marchar hacia el interior del continente, con rumbo noreste, en busca de un paraje cuyas características naturales fueran más favorables que las propias del abierto y castigado erial litoral en donde se produjo el siniestro. Si la latitud dada es la correcta, podría incluso tenerse como lugar de estadía el correspondiente al actual poblado de Punta Delgada (52° 18' S), pues sus condiciones favorecen una radicación humana, máxime transitoria, como fue la de la gente de Argüello.

Al cabo de esa permanencia y desembarazado de los cañones y otros elementos que dificultaban el caminar, el grupo optaría por dirigirse hacia el norte. En esa marcha los náufragos habrían accedido necesariamente al valle del río Gallegos y buscando tal vez ambientes más propicios para su existencia pudieron remontar el valle fluvial

y seguirlo quizá hacia el oeste y luego al norte, y de tal manera llegar al abra que les habría permitido alcanzar el gran valle interior de Ultima Esperanza, atractivo distrito que juzgarían favorable para radicarse. Así pudieron hacerlo, allí al pie de los Andes, junto a un lago largo, como podría haber sido el actual Sarmiento o incluso a la vera del complejo de aguas interiores marinas del golfo Almirante Montt y fiordos tributarios que, de primera, semeja un gran depósito lacustre. Si esa no fue la vía elegida, bien pudo serlo entonces, cruzado el Gallegos rumbo del septentrión, el valle fluvial del Coyle que los conduciría oblicuamente hacia idéntico destino preandino o bien más al norte, al lago Argentino. Una marcha semejante, por cualquiera de las hipotéticas rutas, bien podría tomar siete días, considerando el conjunto del grupo y la impedimenta que llevaría consigo la gente.

Es cosa conocida, además, la abundancia de recursos alimentarios que tenían otrora, en el tiempo precolonizador, la zona interior de Ultima Esperanza y su vecino distrito lacustre septentrional; de allí que no debiera extrañar que los indígenas aónikenk los eligieran con preferencia para habitar, siquiera en forma temporal. La abundancia de hallazgos arqueológicos correspondientes al período cultural, contemporáneo al arribo de los españoles a la región austral de América, así parece comprobarlo. Inclusive, la mención de mariscos y peces -descontando la existencia de ictiofauna lacustre y fluvial- halla explicación por la presencia próxima o distante del mar Pacífico, fuente conocida de esos recursos alimentarios. Esta circunstancia no se repite en ninguno de los otros depósitos preandinos de la Patagonia.

Tal es la hipótesis que busca extraer lo real y cierto que pudo haber en el mito de la Ciudad Encantada de la Patagonia, a través de la interpretación de su vertiente más fidedigna[34]. Discutible o no la conjetura, no debiera quedar duda de la realización en un incierto tiempo histórico, de un movimiento migratorio de un grupo de españoles náufragos hacia el interior del territorio magallánico, presumiblemente hacia los valles preandinos, donde se sitúan los grandes lagos y se dan condiciones ambientales y de abundancia de recursos que son excepcionales. Allí habrían vivido hasta extinguirse, mezclándose con los indígenas, mestizándose una y otra vez sus descendientes, hasta perderse toda traza étnica europea y cualquier rasgo cultural de esa procedencia.

Obiedo y Cobos habrían permanecido con el grupo Argüello hasta 1547, época en que tras asesinar a un hombre que le era afecto, huyeron y al cabo de grandes esfuerzos y penalidades, debieron bajar en latitud a lo largo de la precordillera oriental, hasta el grado 41. Después de varias otras vicisitudes terminaron como rehenes de los indios puelches (¿pehuenches?), quienes los entregaron a las autoridades de la ciudad de Concepción.

No obstante la segura extinción del grupo náufrago, la imaginación popular se empeñó en mantener vivos a sus integrantes, con lo que el tiempo añadió longevidad increíble a aquellos españoles del sur, que pronto comenzaron a ser nombrados "Cesares" cuando las leyendas se fundieron en una sola, y finalmente les atribuyó inmortalidad, amén de otras virtudes y características prodigiosas.

Ocurrido más tarde el trágico desenlace del esfuerzo colonizador de Pedro Sarmiento, el sentimiento común incorporó a los contados sobrevivientes al ya legendario contingente de Argüello, con lo que la presunción de la existencia de la encantada ciudad de la Patagonia tuvo una razón adicional para afirmarse. Todavía

más, en el siglo siguiente la inagotable imaginación popular agregaría a los presuntos habitantes originales un tercer grupo de náufragos, aquellos que tripulaban la nave de la expedición de Iñigo López de Ayala, perdida hacia 1622 en las inmediaciones de la entrada oriental del estrecho de Magallanes.

Así, al promediar el siglo XVII, el historiador Alonso de Ovalle se hizo eco de la sostenida tradición, dando como explicación que "estos Césares, se tiene por muy probable que sean originarios de estos españoles que se salvaron de este naufragio: asi lo sienten algunos, porque pudo ser que, viéndose perdidos, se entrasen la tierra adentro y emparentando con alguna nación de indios de los que allí hay, se hayan ido multiplicando de manera que se hayan hecho sentir de las naciones más vecinas, y de éstas hayan pasado a otras las noticias, que han corrido siempre muy vivas, de que hay en aquel paraje gente europea a quien llamen Césares"[35]. Vemos así que el historiador jesuita asume con racionalidad el asunto y entiende la presunta inmortalidad de la credulidad popular, como una natural descendencia. Es más, parece probable que el mismo no haya sabido de la declaración de Cobos y Obiedo, con lo que su deducción resulta lógica y coincidente con lo acontecido según el testimonio de estos hombres.

Del modo visto, los cronistas de la época, el mencionado Ovalle y Diego Rosales, recogieron el mito y contribuyeron a prolongar su vigencia conservándolo para memoria de sus contemporáneos y de la posteridad: "[...] hay noticias muy recebidas de que la tierra adentro de Chile, hacia el Estrecho, hay una nación que llaman los Césares [...]"[36].

Tenida por cierta esa imaginaria existencia, se quiso indagar más sobre ella, hasta dar incluso con la supuesta ciudad para conocer a sus tan afamados habitantes. Ya en 1563 Juan Jufré, teniente del gobernador de Chile en la región de Cuyo, envió a explorar hacia el naciente y el meridión en busca de los Césares, pero no consiguió más que nuevos rumores sobre el asunto.

Se ha visto precedentemente que por esa misma época, 1565, el gobernador Quiroga dispuso que el capitán Juan Pérez de Zurita expedicionara por tierras orientales de la cordillera hacia el Estrecho, para averiguar sobre los Césares, empresa que, aunque no pudo realizarse, conforma otra prueba de la preocupación que ya tenían las autoridades del reino respecto de la materia.

Propósito semejante movió al gobernador Melchor Bravo de Saravia en 1570, cuando intentó organizar una entrada al territorio austral a cargo de su yerno Alonso Rodríguez Picado, y que no llegó a efectuarse porque el virrey del Perú, Francisco de Toledo, denegó la autorización. No era cosa de ponerse a llevar soldados y comprometer recursos en un país en que la guerra con los indígenas exigía dedicar todos los esfuerzos y los medios disponibles.

Como muestra de un interés que no cedía, es del caso mencionar la opinión del procurador de Santiago, Domingo de Erazo, quien al concluir el siglo XVI escribió al rey, recomendando que se comisionara al gobernador de Chile para que fuera a "descubrir las provincias de Trapananda y los Césares que están juntas a Chile y las divide una sierra nevada..."[37]. Gobernaba a la sazón Martín García Oñez de Loyola, cuyo interés por la Región Magallánica ya es conocido. Este, enterado de las noticias que se daban sobre los Césares, tanto por el correo oral indígena como por los informes de los moradores de Castro, quiso aclarar el misterio de la población oculta.

Para el caso comisionó a un sobrino para que navegara por los mares de Chiloé hacia Magallanes en procura del descubrimiento de un amplio brazo de mar, por el que se confiaba poder acceder a tierras de ultracordillera y alcanzar los Césares. No existe indicio de esta misión, cuya única referencia la entrega aquél, siendo seguro que este proyecto quedara cancelado después de la muerte del malogrado mandatario.

5. La preocupación magallánica de la Gobernación de Chile

La actitud de las autoridades de Chile hacia la Región Magallánica asumió durante el siglo XVII un cariz distinto al conocido durante la centuria precedente. Si entonces el interés por descubrir y explorar, y aun por fundar -como expresión de ánimo jurisdiccional- fue la característica definitoria de la preocupación de los gobernantes respecto del territorio austral, en especial a lo largo de las primeras tres décadas de la conquista, poco a poco se fue manifestando un proceder distinto.

Las bravías condiciones naturales de esa región, según la experiencia e informaciones acumuladas tras sucesivas expediciones; la distancia y el costo que significaba en hombres y diversos recursos -unos y otros siempre escasos- cualquier acción prevista sobre la misma; el recuerdo agobiante del tristísimo fracaso del proyecto colonizador de Sarmiento en las costas del estrecho de Magallanes, y, por fin, las tremendas dificultades en que se encontró el reino luego del alzamiento general de los mapuches y el desastre de Curalaba (1598), fueron quizá las principales causas concurrentes que originaron la distinta disposición anímica para considerar la jurisdicción austral.

Esta -importante es señalarlo- nunca se pensó en abandonar y, aunque debilitada por las circunstancias del tiempo más que por razones de desidia, procuró ejercerse en la medida de lo posible y se manifestó de variada manera a lo largo del siglo XVII.

Pero antes de particularizar sobre este aspecto, bien vale dar a conocer la noción que se tuvo en ese período sobre la Región Magallánica entera, o a lo menos sobre parte de ella, entre autoridades, funcionarios y gente de mediana información. Para el caso, algunos documentos oficiales y crónicas de la época son fuentes suficientemente autorizadas.

En primer lugar, no hubo dudas sobre la pertenencia de aquel territorio al dominio de la Gobernación de Chile. En efecto, y en mención no agotadora, cabe hacer referencia a lo que escribiera fray Antonio Vásquez de Espinosa en la tercera década del siglo respecto de las dimensiones de aquélla, según los antecedentes más veraces que pudo recoger en su recorrido por tierras americanas.

Así, reconociéndole al Reino de Chile una extensión latitudinal desde el valle de Copiapó, "donde acaba el reino del Perú", hasta el estrecho de Magallanes, puntualizaba en su descripción que estaba "conquistado y poblado, desde el valle de Copiapó referido, hasta la ciudad de Osorno en 40 grados y 26 minutos, y hasta el archipiélago de Chiloé, donde está la ciudad de Castro en 43 grados, *y lo restante hasta el Estrecho, que es la costa, de Los Césares; donde hay algunas naciones bárbaras, y de costumbres salvajinas, y la tierra adentro habitada de la nación de los patagones gigantes vestidos de pieles de venados, y otras naciones, están todas*

por conquistar, así por la, aspereza, de las sierras, y cordilleras nevadas, como por ser de poco fruto y haber en aquellas regiones muchos despoblados por la altura, y frialdad de la región[38].

Importante también es el concepto territorial que definió el sacerdote jesuita Alonso de Ovalle en su afamada *Histórica Relación del Reyno de Chile*, publicada en Roma en 1646, y que corresponde a la suma de información recogida por el autor, reflejo, por otra parte, del entendimiento común y generalizado sobre la materia.

"El Reino de Chile, último remate de la Austral América, que por la parte del norte se continúa con el del Perú, comienza del grado 25 al polo Antártico, pasado el trópico de Capricornio, y corre de largo 500 leguas hasta el Estrecho de Magallanes, que está 54 grados, y la tierra que llaman del Fuego, que es la parte austral del mesmo Estrecho, y corre hasta 59. Extendiéndose por lo ancho su jurisdicción hasta 150 leguas del este al oeste, porque, aunque lo más ancho de lo que propiamente se llama Chile no pasa de 20 a 30 leguas, que son las que se contienen entre el mar y la famosa Cordillera Nevada, de que hablaremos en su lugar, en las divisiones que se hicieron del ámbito y jurisdicción de los gobiernos de las Indias Occidentales, le arrimó el Rey las dilatadas provincias de Cuyo, las cuales emparejan en la longitud con las de Chile y las exceden en latitud dos tantos más"[39].

Es del caso comentar que el padre Ovalle, para los efectos de su obra, recogió lo que en la tradición común era división tripartita del reino (Chile propio, Cuyo y la Región Magallánica), aunque la modificó, pues afirmando la existencia del Chile propio como distrito principal y poblado, dándole por término austral el golfo de Reloncaví, reconoció como los otros dos *a las islas de Chile y la región de Cuyo*. Las primeras incluían el territorio insular desde Chiloé hasta el estrecho de Magallanes, y la Tierra del Fuego y su archipiélago, amén de las oceánicas. El tercer gran distrito comprendía toda la tierra de la banda oriental de los Andes, desde el Tucumán hasta el estrecho de Magallanes.

Esta división tripartita, en la forma planteada, hubo de ser cuando menos curiosa y aun confusa, pues por una parte restaba al Chile propio la provincia de Chiloé, integrante natural del mismo, compuesta por la gran isla de ese nombre y sus términos comarcanos, para incluirla en una novedosa y arbitraria región insular occidental y austral que nunca existió en el entendimiento común de las autoridades chilenas, ni tuvo, por consecuencia, vigencia administrativa o política, y cuya porción meridional Ovalle segregó a su vez de la Tierra Magallánica. Esta, a su turno, fue incorporada prácticamente completa a la región de Cuyo, de la que geográfica e históricamente estuvo siempre diferenciada, no habiendo integrado jamás sus términos jurisdiccionales[40].

Sin embargo de lo comentado, lo que interesa para el caso es la concepción cabal de la amplitud territorial que Ovalle dio al Reino de Chile, como expresión de una aceptación corriente en la época.

Finalmente, interesa consignar un tercer testimonio que fuera conocido durante la segunda mitad del siglo XVI. Corresponde a lo escrito por el doctor Pedro Fernández del Pulgar, cronista mayor de las Indias, en su *Historia General de las Indias Occidentales. Década Nona*. En el Libro Tercero de esta obra, al hacer la descripción de Chile, expresaba:

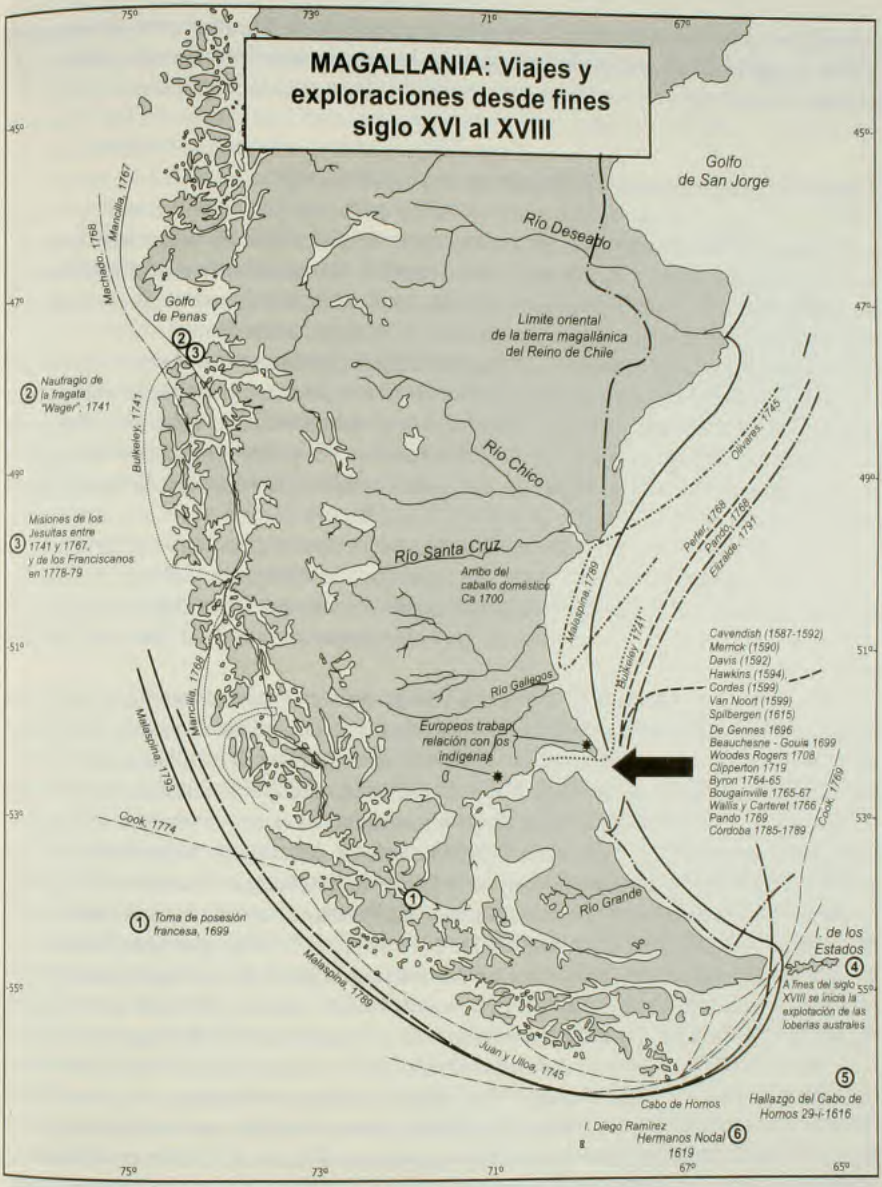
"Está la tierra de Chile en la parte austral de América, fuera del trópico, entre el Perú y la región de los patagones; ésta al mediodía y aquella al boreal. Al ocaso mira al Mar del Sur o Pacífico, al oriente se termina con el Mar Atlántico, y donde es austral, con el Estrecho de Magallanes entre el Ártico y el Austro; desde allí y el principio del valle de Copiapó, ó el grado 26 de latitud austral, hasta la misma boca del Estrecho hay casi 500 leguas, y de latitud entre el ocaso y el oriente desde el Mar Austral al Atlántico, adonde más 400 ó 500 leguas, adonde menos 90, poco más o menos, en cuyos términos se contienen muchas vastas regiones y provincias, que las más no han conquistado los españoles, y muchas que ni aún de vista las han conocido, que después diremos, según lo que los holandeses han penetrado. Esto es Chile en toda su latitud en general. Pero si tomamos á Chile más estrictamente por la región que ya ha muchos años que poblaron, aunque con pocos lugares los españoles, se comprende en más estrecho límite, porque en longitud por las costas no contiene arriba de 300 leguas, y en latitud sólo 20 a 30, y en algunas partes menos, conviene á saber, desde las costas del Mar Austral hasta los vastos collados de los Andes, que con uno y continuo orden discurren hacia la parte oriental de estas regiones, hasta el Estrecho de Magallanes, y aquí vastamente se levanta con perenne nieve"[41].

De los testimonios transcritos que, reiteramos, corresponden fielmente a lo que debió ser la noción generalizada en aquel siglo, queda perfectamente definida la pertenencia de la Región Magallánica a la Gobernación de Chile, aunque en carácter de territorio no conquistado.

Ahora bien, a este vasto distrito geográfico, o a lo menos a parte del mismo, se le atribuía una rigurosidad extrema en sus condiciones ambientales, lo que lo hacia estar poblado únicamente por gente desprovista y de costumbres salvajes. A modo de ejemplo, vale citar lo que en las postrimerías del siglo anterior, en 1594, había escrito Miguel de Olaverría al informar sobre el estado de Chile. Luego de describir las principales ciudades del reino, al llegar a la de Castro, concluía: "Va desde esta isla continuando un gran archipiélago de islas que se entiende debe llegar al estrecho de Magallanes y todas éstas están pobladas de grandísima cantidad de indios, gente miserable y pobre y que se sustenta sólo de peces y mariscos de que abunda notablemente aquella mar y toda la costa de Chile"[42].

Semejante era la apreciación contenida en un memorial elevado a la Junta de Guerra de Indias, "sobre la importancia y modo de conquistar y pacificar a los naturales del reino de Chile". En la consideración de las características geográficas del mismo se hacía una división en tres partes. Las dos primeras correspondían al país propiamente ocupado y conquistado (Chile y Cuyo), y la restante era "la última y tercera parte hasta Chiloé raya y último fin del reino, que confina de la otra parte de la equinoccia, corriendo norte a sur en 45 grados de altura, poco más o menos, con el estrecho de Magallanes, a cuya causa la mayor parte de aquella tierra es *frigidísima y por las muchas aguas pantanosas e inhabitable y los indios della de menos corazón y mas encogidos*"[43].

En resumen, unos y otros testimonios, todos fidedignos tuvieron como fuente informativa la noción común de la época. Con esta probanza queda bien definida, de una parte la pertenencia chilena de la Región Magallánica, y, de otra, la condición bravía rigurosa y pobre que se le atribuía a la misma, carácter que bastaba de primera



para desalentar cualquier acción que se concibiera respecto de ese territorio. No obstante esta noción desfavorable, durante el transcurso del siglo XVII se hizo una serie de emprendimientos, varios de ellos apenas conocidos, que resultan expresivos de una preocupación distinta pero permanente sobre el dominio meridional. Tres fueron las motivaciones: una de carácter jurisdiccional, entendida como de resguardo ante

posibles acciones de corsarios y extranjeros enemigos de España; otra, la búsqueda de los inhallables Césares de la Patagonia, y la tercera, el noble afán apostólico de la Compañía de Jesús.

Inquietud por el paso de filibusteros

Los años iniciales del siglo estuvieron caracterizados por el temor que provocó en Chile el paso de los holandeses, cuyas tropelías alarmaron con razón justificada a las poblaciones de Chiloé y Valdivia, las más expuestas por su relativa proximidad al estrecho de Magallanes, y que fueron teatro de variados ataques.

De allí que los gobernadores y otras autoridades clamaran ante el rey en demanda de auxilios para hacer frente a aquella amenaza, que devenía casi permanente, como que databa de un cuarto de siglo. Las medidas adoptadas fueron escasas y flojas, sin embargo de existir certidumbre en la Corona acerca del peligro que significaban esas incursiones para la vida y hacienda de tantos súbditos, como para la tranquilidad general del Reino de Chile.

Es posible que entre las contadas medidas que pudieron disponerse estuviera la ya mencionada expedición de vigilancia encomendada al almirante Gabriel de Castilla. Es igualmente probable que las mismas no se hubieran adoptado en el grado requerido, debido a la suspensión de los viajes de los holandeses, a contar del paso de Oliverio van Noort.

Con todo, quizá habría podido hacerse mucho más en cualquier sentido, si quienes detentaban la autoridad se hubieran preocupado como era debido. Tal conclusión fluye de la circunstanciada relación que en 1605 hizo al rey Felipe III el gobernador Alonso de Ribera, al darle cuenta de cómo había conseguido, al cabo de cuatro y medio años de gobierno, devolver buena parte de la tranquilidad al reino, llevándole a hacer el casi osado aserto de que si le fuera dado permanecer en el cargo tanto tiempo como lo había tenido uno de sus predecesores (Alonso de Sotomayor: once y medio años), "no quedara Chile, Césares, ni Estrecho de Magallanes, ni más tierra, si la hubiera por esta banda, que yo no trajera sujeta a los pies de V.M."[44]. Más que una bravata, fue esa una franca expresión de confianza en sí mismo por parte de un digno capitán, que se sabía capaz como para devolver la paz definitiva al interior del reino y garantizar su seguridad externa. El arribo al Pacífico de los navíos de Spilbergen en 1616 y L'Hermite en 1624, revivió en cada oportunidad esa preocupación de vigilancia, como lo hiciera en 1627 y 1630 el propio rey Felipe IV, previniendo ulteriores incursiones de enemigos sobre las costas de Chile y Perú y recomendando que hubiera una nave ligera ocupada en reconocer "si entran enemigos por el Estrecho"[45]. En cumplimiento a tal instrucción el gobernador Francisco Laso de la Vega adoptó varias providencias, entre ellas la de que se contara de manera permanente con dos naves, bergantines tal vez, para "recorrer todo el litoral hasta el Estrecho, á fin de tener aviso oportuno y trascribirlo al Virrey del Perú con tiempo, dado caso de embocar en él enemigo"[46].

La preocupación jurisdiccional de los gobernadores de Chile con respecto al dominio austral, se vio reafirmada con la reinstalación de la Real Audiencia, dispuesta por mandato regio de 17 de febrero de 1609. Una de las disposiciones contenidas en

la trascendente medida, la segunda, especificaba el alcance territorial de la jurisdicción pertinente, expresando: "queremos i es nuestra voluntad que la dicha audiencia tenga por distrito todas las ciudades, villas i lugares, i tierra que se incluyen en el gobierno de las dichas provincias de Chile, así lo que ahora está pacífico i poblado, como lo de aquí en adelante se redujere, poblare i pacificare"[47].

Vemos aquí una concordancia cabal con los términos jurisdiccionales establecidos para la primera Audiencia y que eran perfectamente correspondientes con los propios de la Gobernación de Chile, los que, por cierto, no habían sido modificados en lo que se refería al territorio austral. Es más, como para que no cupieran dudas sobre el alcance que tenía la potestad jurisdiccional del alto tribunal -y por ende la propia de las autoridades gubernativas del reino-, el cuerpo legal denominado Recopilación de Indias, promulgado por Carlos II el 16 de mayo de 1680, reconoció con claridad que la mencionada Audiencia tenía "por distrito todo el dicho reino de Chile, con lo que se redujere, poblare y pacificare *dentro y fuera del Estrecho de Magallanes y la tierra adentro hasta la provincia de Cuyo inclusive*"[48].

Esta inequívoca definición vino a ratificar, si alguna falta hacía, la ya secular relación de pertenencia de la Región Magallánica al Reino de Chile.

Actividades misionales entre los indígenas patagónicos y de búsqueda de los Césares

El noble afán de los padres misioneros de la Compañía de Jesús establecidos en el pueblo de Castro, Chiloé, por profundizar y extender la difusión del Evangelio entre los indígenas de esa provincia y del territorio contiguo hacia el sur, que alcanzaba hasta el estrecho de Magallanes, habría de servir por más de siglo y medio como causa suficiente para una actividad permanente en dicho sentido.

Tal sentimiento se advirtió tempranamente, como que en 1609 el padre Juan Bautista Ferrufino dio comienzo a la catequización de los chonos que poblaban el vasto archipiélago que se extiende entre la isla grande de Chiloé y la península de Taitao.

En el ejercicio de su misión los jesuitas se enteraron de la existencia hacia el sur de otros aborígenes, los huilles, que no debían ser más que una parcialidad boreal de la nación kawéskar. Estos, siendo de índole pacífica, eran víctimas de sus vecinos los chonos, que solían hacerles la guerra para capturarlos y venderlos a modo de esclavos.

Esas noticias encendieron el entusiasmo de los misioneros y durante algún tiempo, en 1613, llegaron hasta ellos los padres Melchor Venegas y Mateo Esteban, alcanzando probablemente hasta las islas Guayaneco y sector norte del canal Messier, esto es, el principio septentrional de la Magallania. Un nuevo recorrido misional por este distrito fue emprendido por Venegas entre 1617 y 1622.

En 1619 gobernaba Chile don Lope de Ulloa y Lemos. Para entonces la presunta existencia de la Ciudad Encantada de la Patagonia comenzaba a estragar la creencia popular y oficial. Las informaciones, por cierto vagas como lo habían sido desde mucho antes, aseguraban su existencia ahora en la vecindad del grado 47. Convencido el mandatario de la seriedad del aserto, dispuso que se buscara la misteriosa ciudad de

españoles tanto por la vía de ultracordillera, como por la del archipiélago patagónico. Para allá marchó la expedición de Diego Flores de León, que tuvo por único fruto el hallazgo (o redescubrimiento) del lago Nahuelhuapi, pues este capitán no quiso pasar adelante con la reducida hueste que llevaba. Para acá lo hizo Juan García Tao, hombre con experiencia en los mares chilotes, a cargo de una pequeña partida exploratoria. Este piloto decidió llevar ese rumbo por cuanto se especulaba que el mejor acceso para alcanzar la población perdida debía encontrarse por "un grandísimo brazo de mar que divide y atraviesa la dicha cordillera nevada hasta los llanos de la parte del este de los dichos Césares..."[49]. Debe verse en ello una referencia al actual fiordo Baker, único accidente natural en esa latitud del oeste patagónico donde se dan las condiciones descritas, a lo menos en cuanto a partir y cruzar la cadena andina. García salió de Castro el 6 de octubre de 1620, llevando a su gente embarcada en tres piraguas[50]. Su navegación lo condujo por entre el archipiélago de los Chonos a cuyos habitantes fue pidiendo noticias sobre los españoles, obteniendo siempre informaciones engañosas que le conducían cada vez más al sur. Sufriendo peripecias y azares variados, llegó hasta Taitao, cruzó el istmo de Ofqui y alcanzó hasta la Región Magallánica, en el sector de las islas Guayaneco y Wellington, sin dar con los míticos españoles. Hostilizado por los indios, determinó regresar a Chiloé sin haber conseguido siquiera dato alguno de provecho para la búsqueda en que se había empeñado, como no fuera más rumores sobre españoles perdidos cerca del Estrecho, con la retahíla de cuentos sobre los mismos, ya archisabidos. Así concluyó la primera expedición que con tal objeto se emprendió por el lado del Pacífico.

Sin embargo de ese contraste, lo auspicioso de esa entrada estuvo en el plano misional. Vieron allí los jesuitas un campo para una acción catequizadora entre los chonos, entendida como "una nueva puerta al Santo Evangelio" que habría de llevar la "buena nueva del a una gente que habita el Estrecho de Magallanes donde se conocen muchos bárbaros que no han oído el nombre santo de Cristo; son todos agigantados y de naturales más dóciles que los de acá". En esos esperanzados términos consignarían las anuas de la Compañía de Jesús correspondientes a los años 1629 y 1630 el propósito misional, recogiendo la impresión del padre Melchor Venegas quien en 1626 había retornado una vez más a sus antiguos campos de misión, acompañado por el padre Juan del Pozo[51].

De esta noble preocupación se haría eco poco después un hermano de religión, el cronista Ovalle, quien la reafirmaría indicando que el ánimo de los misioneros, como el de las autoridades del reino, no debería descansar "hasta que se oiga la voz del Evangelio y se reciba su ley en las últimas partes y fin del mundo, que podemos decir es aquella parte del Estrecho de Magallanes"[52]. Quedaba de este modo suficientemente expresado el afán que serviría de prolongado acicate para las expediciones australes de aquel tiempo, que tuvieron por protagonistas a del Pozo y los padres Pedro de Torrellas, Juan López Ruiz y Domingo Lázaro.

Años después, hacia 1639, de nuevo la inquietud por los Césares motivó el interés de la gobernación de Chiloé. Para entonces la ejercía Bartolomé Galeazo de Alfaro, quien envió al alférez Diego de Vera para que navegara por los canales hacia el Estrecho, lo que éste hizo llegando hasta una latitud no más austral que la alcanzada por García Tao, esto es, apenas el umbral de la Región Magallánica. En la

ocasión, Vera capturó a un indio llamado Atapa "el cual dixo que hazia el Estrecho avía Españoles blancos y rubios con barbas, y que andaban vestidos al modo de los Españoles de Chiloé"[53].

Los dichos de este indio llegaron a oídos de Dionisio de Rueda, quien había sucedido a Alfaro en la gubernatura chilota en 1641, y tanto crédito se les dio que ello bastó para reavivar la leyenda cesárea. Con este dudoso antecedente el mandatario ordenó la preparación de una nueva expedición que debía conducir al capitán Rodrigo Navarro y al misionero Jerónimo de Montemayor con rumbo al sur brumoso. No obstante el historiador Rosales que informa sobre este suceso en su obra clásica, menciona en otra de su autoría y en empresa semejante al mismo piloto, pero acompañado por el misionero Juan López Ruiz, lo que hace algo confusa la noticia histórica[54].

Como haya sido, el capitán Navarro y un misionero jesuita yendo con ochenta hombres embarcados en siete piraguas realizaron una travesía harto penosa por los riesgos propios de la navegación en una región en que predomina el tiempo inclemente, consiguiendo avanzar sobre los trayectos conocidos de García y Vera hasta el territorio de los indios guapastos, donde encontraron los restos del navío vizcaíno mencionado precedentemente, en el área litoral sudoriental del golfo de Penas.

Incluso adelantaron por el desconocido distrito de los indios gaviotas, que debemos entender referido al sector del canal Messier, alcanzando hasta un punto indeterminado sin lograr entender la lengua de los naturales y sufriendo además su hostilidad. Así, molestos y frustrados, debieron emprender el regreso a Chiloé.

El virtual fracaso en la consecución del objetivo previsto enfrió el entusiasmo de la autoridad insular y de tal manera la búsqueda de los inhallables Césares se pospuso por largo tiempo. Tres lustros después, entre 1656 y 1660, resurgió la preocupación -quizá alentada por nuevos rumores- y así cobró forma una expedición cuya jefatura fue encomendada al capitán Juan Hurtado y en la que se incorporó, ahora sí, el padre Jerónimo de Montemayor. Las noticias harto vagas que se poseen sobre las incidencias propias de esta nueva entrada austral impiden conocer algo más respecto de la misma, en especial sobre la latitud a la que pudieron llegar los expedicionarios. Sólo se sabe que fue tan infructuosa como las anteriores.

Sin embargo de este resultado, tiempo después se intentó insistir sobre tan practicada ruta de búsqueda. Así, entre 1662 y 1667 tuvieron ocurrencia dos expediciones, que si bien no consiguieron noticias sobre los tan mentados Césares, significaron un mayor adelanto en el conocimiento geográfico del área centro-occidental patagónica.

En una de ellas, ordenada por el gobernador Cosme Cisternas, participó como jefe el capitán Juan Velásquez Alemán. Habiendo seguido un trayecto semejante a las precedentes hasta el golfo de Penas, una vez en territorio propiamente magallánico Velásquez dirigió la navegación por algunos de los canales que franquean el acceso al oriente, descubriendo de ese modo el fiordo Baker, que pudo conocer hasta su fondo donde desagua el río Pascua. En este punto, dejó las piraguas y siguió por el valle fluvial en lo que debió ser una marcha muy penosa entre la vegetación enmarañada y por una topografía harto difícil y áspera. Llegó así el piloto con su gente hasta lo que estimó ser una laguna, en latitud 48° S, que razonablemente debe entenderse como el brazo noroccidental del gran lago que en 1880 descubrirían por el oriente los exploradores Francisco P. Moreno y Carlos M. Moyano, llamándolo *San*

Martín (actualmente *O'Higgins* en su sección chilena), y que aquéllos tomaron por el afamado depósito a cuya vera se encontraba la población de los Césares. Entonces los exploradores creyeron estar en buen rumbo, pero no teniendo con qué navegar el lago se devolvieron y retornaron felizmente a Chiloé.

La otra expedición, también organizada por la gobernación de esta provincia, zarpó en fecha indeterminada desde Castro (probablemente hacia 1664 ó 1665) y en ella tuvo participación importante el padre Nicolás Mascardi, rector del colegio jesuita de aquel pueblo, quien por varios años habría de constituirse en el protagonista principal de la búsqueda de la ciudad encantada y, al propio tiempo, en el alma del esfuerzo misionero entre los aborígenes australes de uno y otro lado de la cordillera.

Aparentemente la causa directa de esta expedición fue la de encontrar rastros de un navío que se había perdido en el rumbo del Estrecho. Con este objetivo sus participantes debieron navegar necesariamente por aguas exteriores del archipiélago magallánico -única ruta por la que podía encontrarse un navío de gran porte- y de tal manera llegaron, o creyeron llegar, hasta el golfo Trinidad, donde encontraron unos indígenas que denominaron *caucau* pues sus gritos se asemejaban a los graznidos de pájaros marinos de ese nombre. Mascardi consiguió de algún modo que se embarcase una treintena de ellos y así se devolvió hacia el norte, llevándolos a Chiloé para que la autoridad procurase indagar en ellos acerca de diversas noticias de interés. Lo que pudo averiguar acicateó más todavía su ánimo misionero y su disposición para internarse hacia la tierra incógnita del estrecho de Magallanes, propósito que en efecto planeaba realizar en la primavera de 1666[55]. Se ignora si Mascardi consiguió hacer el viaje austral.

Luego de estas más prolongadas entradas, que como las anteriores resultaron decepcionantes para el objeto principal como era el hallazgo de los Césares -aunque para la historia quedarían como prueba de un ejercicio jurisdiccional reiterado sobre el territorio meridional de Chile-, aquel propósito se alteró en cuanto a vía: en lo sucesivo se proseguiría explorando por tierras de ultracordillera.

Hacia allá, pues, se volcó el entusiasmo, más aún la energía evangelizadora casi febril que manifestó el misionero Mascardi, tanto para convertir a los indígenas a la fe católica, cuanto, de paso, para dar de una vez por todas con aquellos seres encantados en cuya corporeidad él creía a pie juntillas.

Alentando esos afanes, en 1670 Mascardi partió de Castro y cruzó la cordillera de los Andes y llegó a las orillas del gran lago descubierto por Flores de León medio siglo antes, situado en tierras de los indios poyas, y allí dio principio a su obra apostólica fundando una misión. Tras grandes trabajos y esfuerzos volvió a Chiloé y luego retornó a Nahuelhuapi, siempre inquiriendo de los naturales noticias sobre el número, diversidad y estado de los habitantes de la vastísima región oriental de Chile, y sobre los misteriosos españoles perdidos.

Planeó de tal modo explorar hacia el meridión, lo que efectivamente hizo en la primavera de 1671. Emprendió entonces una larga travesía, que le ocupó muchos meses, recibiendo en su transcurso distintas evidencias involuntariamente engañosas de los indígenas (armas, útiles y otros efectos europeos recogidos en las costas), que le llevaron por diversos rumbos en infructuosas marchas y contramarchas. De todo lo acontecido en ese viaje dio cuenta puntual y escrita al gobernador de Chile, don Juan

Enríquez, una vez que retornó a la misión de Nahuelhuapi en octubre de 1672.

Infatigable, tiempo después partió en una nueva exploración por la Patagonia central, de la que pudo concluir por información de los indios que la ciudad de los Césares estaba en comarcas propiamente magallánicas, en la zona oriente del Estrecho. Hacia esta región emprendió esperanzado una tercera expedición a fines de aquel mismo año, lo que le permitió alcanzar en el principio de 1673 la costa septentrional del canal interoceánico, suponiéndose que pudo visitar los sitios en donde menos de un siglo antes Sarmiento había fundado sus poblaciones. En esas y otras paradas encontró o recibió de los aborígenes nuevos engañosos restos que acicatearon su esfuerzo por alcanzar lo que no era más que un espejismo.

Al cabo de cuatro meses de marcha exploratoria, inútil bajo ese respecto, pero más provechosa para la tarea evangelizadora, retornó a su base misional. De allí saldría a fines de 1673 en un cuarto viaje, siempre en busca de los erráticos Césares, del que no regresaría: el noble apóstol jesuita fue asesinado por aquellos indígenas a los que tanto amaba, en las orillas de un gran lago, situado al pie de los Andes hacia los 46° de latitud, posiblemente el actual Buenos Aires.

Con la muerte del padre Nicolás Mascardi, concluiría de hecho la búsqueda de la ciudad encantada, a lo menos en cuanto se refería a la Región Magallánica. Ello no significó el cese de las expediciones misionales a las islas de los chonos y huilles; por el contrario, conocido el sincero afán catequizador de los jesuitas de Castro, es harto posible que los mismos continuaran con carácter aperiódico, no importando para el caso la pretendida existencia de los Césares. En efecto, hay indicios que permiten sospechar con fundamento tal suceso como algo probable, aunque ocurrido en tiempo indeterminado.

La pesquisa de presencia extraña

Secuela singular del paso de John Narborough por el Estrecho, fue la preocupación surgida entre las autoridades de Chile y Perú, tardía y malamente informadas sobre la transitoria presencia europea por noticias que pasaban de boca en boca a lo largo del piélago austral.

Receloso por tal circunstancia, el gobernador de Chiloé Francisco Gallardo dispuso el envío de una expedición para reconocer la costa entre la isla de ese nombre y el estrecho de Magallanes. El encargado de la comisión fue el sargento mayor Jerónimo Diez de Mendoza, quien zarpó al sur en febrero de 1674, llegando al parecer sólo a la vista de las islas Guayaneco, sin conseguir información útil que confirmara el rumor. De regreso llevó consigo a Cristóbal Talcapillán, cacique chono, hombre de fiar que era hijo de Enrique, con quien habían entrado en relación los misioneros con ocasión de la expedición del padre Melchor Venegas.

Encontrándose después en Chacao, este Talcapillán hizo algunas referencias sobre presencia de europeos en el Estrecho, e interrogado por la autoridad, describió puntualmente una población de ingleses que allí se había levantado. La sorprendente nueva fue puesta de inmediato en conocimiento del gobernador Gallardo, quien además de informar al gobernador de Chile, Juan Enríquez, se apresuró a organizar

una nueva expedición, que fue confiada a su hijo Bartolomé Díaz (o Diez) Gallardo. Con él iba como guía el informante Talcapillán.

El conjunto expedicionario formado por una treintena de soldados y algunos indios amigos se embarcó en siete piraguas, las que zarparon hacia el sur en octubre de 1674.

Avanzando por los canales, Gallardo recabó mayores noticias de los indígenas que hallaba a su paso, pero la información no sirvió sino para confundir más la situación. Persuadido de que el rumor podía proceder de la existencia probable de algún grupo de náufragos, más de que colonos ingleses, dispuso el regreso a Chiloé habiendo avizorado únicamente el comienzo boreal de la Magallania.

Pero la fábula del embustero Chono había alcanzado mayor difusión de lo que se había supuesto, llegando a elevados oídos en Lima y Madrid. El virrey del Perú, conde de Castelar, informado por el gobernador Enríquez y posteriormente por el de Buenos Aires, escribió alarmado en abril de 1675 al rey dándole cuenta de la existencia probable de un establecimiento de ingleses en el Estrecho. Es del caso mencionar que el virrey y otras autoridades del Perú y Chile se hallaban todavía intrigados sobre los propósitos ocultos que podía haber tenido la expedición de Narborough, razón por la que se mantenía en prisión a los ingleses capturados en Valdivia.

En este contexto de recelo se organizó una tercera expedición destinada a pesquisar esa inquietante presencia extraña. Esta, concebida como una operación de mayor importancia que las dispuestas por la autoridad de Chiloé, fue mejor dotada en hombres y recursos. Se armó para ello el navío *Nuestra Señora del Rosario y Animas del Purgatorio* y se fabricaron dos embarcaciones menores que, desarmadas, fueron puestas a bordo de aquél. La tripulación total, incluida la gente de mar, soldados y artilleros, era de 162 hombres. El mando superior se entregó al capitán Antonio de Vea, a quien secundaba Pascual de Iriarte, tan experto como aquél en lo tocante a la navegación. El plan previsto consideraba una doble acción exploratoria, por el interior del archipiélago y por el litoral oceánico, que debía confluir en la entrada del estrecho de Magallanes, debe suponerse para iniciar en conjunto su navegación indagatoria hacia el oriente.

La expedición zarpó de El Callao el 21 de septiembre de 1675 arribando a Chiloé mes y medio después con poca fortuna, pues el navío varó a la vista del puerto de Chacao. Tras ordenar se le aliviara de su cargamento para facilitar su reflotamiento y posterior reparación, faenas que encomendó a Iriarte, Vea se apresuró en armar las barcas y en contratar algunas piraguas para llevar adelante su tarea exploratoria. Estando todo a punto, el 28 de noviembre partieron desde el Astillero de Chiloé[56] las dos barcas, con 70 españoles a bordo y nueve piraguas tripuladas por sesenta indígenas. Iba con ellos Bartolomé Díaz Gallardo, como práctico en la ruta.

El rumbo previsto los llevó por las islas de los chonos, arribándose al istmo de Ofqui dos semanas después. Allí Vea dividió a su contingente, dejando parte del mismo a cargo de las barcas, y tomando consigo algunas piraguas que llevó desarmadas por el istmo, emprendió con el resto de la gente la exploración austral. Cruzó sin problemas el golfo de Penas y alcanzando las islas Guayaneco se adentró en el archipiélago noroccidental de la Región Magallánica, siguiendo quizá el curso del canal Messier. Costeando la gran isla que llamó *San Esteban*, actual Wellington, Antonio de Vea

sobrepasó la isla Saumarez, que bifurca la ruta interior, y llegó posiblemente hasta el término del canal Ancho (Wide), en 50° sur. Los malos tiempos y el mar tormentoso le forzaron a suspender la travesía, no sin antes dejar constancia de su navegación mediante un testimonio escrito, que fue depositado en un lugar de la costa de la isla San Esteban.

En cuanto a la materia que había originado el viaje, sólo pudo obtenerse de los indios datos imprecisos y confusos respecto de la presencia de gente extraña, lo que llevó al capitán Antonio de Vea a pensar que tales noticias no pasaban de ser fantasías que se les relataban a los españoles con el afán de agradarlos.

Cumplido el acto testimonial, el jefe expedicionario dispuso el regreso, llevándose la sensación de ser el recorrido un territorio salvaje y duro para la vida humana. Luego de reunirse con los hombres que habían quedado en el Desecho (Ofqui), Vea arribó sin novedad a Chacao el 28 de enero de 1676.

Entre tanto Pascual de Iriarte, que se había demorado más de la cuenta en la reparación del navío varado, pudo conseguir otro en su reemplazo, la *Santísima Trinidad*, con el que se aprestó a realizar su parte del trayecto exploratorio. Consiguió zarpar sólo dos semanas antes del arribo de la flotilla de Antonio de Vea, dirigiéndose al meridión por el litoral oceánico. La navegación, relativamente tranquila, permitió hacer reconocimientos y un desembarco hacia los 48° 19' (costa de la isla Campana) y luego proseguir hacia el sur, llegando el 7 de febrero a la vista de los islotes Evangelistas, hito geográfico que señala la entrada occidental del estrecho de Magallanes.

Iriarte, al parecer siguiendo las instrucciones generales de la expedición, dispuso la fijación en tierra de una placa de bronce destinada a renovar, para ojos extranjeros, la antigua posesión de España sobre el territorio. Comisionó para ello al capitán Juan Bautista de Echavarría, a cargo de un grupo de 17 hombres, que integraban su propio hijo, el alférez Antonio de Iriarte, y un indio chono con el que se esperaba "hacer lenguas" con los aborígenes que pudieran encontrarse.

Con tiempo y mar propicios, la embarcación que llevaba al grupo se dirigió hacia una de las islas de la entrada para colocar el testimonio de soberanía, mientras la *Santísima Trinidad* se mantenía girando en su espera. Sería en vano, pues el bote no regresó, ni se vio en aquel día ni en los siguientes señal alguna de sus tripulantes. Entre tanto se desató una tempestad fortísima que maltrató al navío, sin que por ello Iriarte cejara en la búsqueda de sus hombres, que parecían perdidos para siempre. Fue inútil ese riesgoso esfuerzo; transcurridos nueve días del infausto hecho, sin que amainara la tormenta, se decidió el retorno a Chiloé.

Con tan lamentable suceso concluyó este viaje, el único que en lo que iba del siglo, de manera comprobada, alcanzó hasta tan elevada latitud. Aunque estaba muy lejos de compararse con las notables del siglo precedente, la doble expedición Vea-Iriarte fue la más importante de la época tanto por los medios de que dispuso, cuanto por la penetración austral realizada, circunstancia que permitió obtener algún mejor conocimiento sobre la intrincada geografía archipielágica de la Magallania occidental, como se comprueba por los mapas elaborados y que acompañaron al informe elevado al virrey acerca de los resultados de esta empresa marítima[57].

En renovada preocupación por tan mentada presencia extraña en sus dominios australes, en 1681 Carlos II pidió informes sobre la materia al gobernador de Chile,

a la Real Audiencia, al obispo de Santiago y al gobernador de Valdivia, sin que los requeridos pudieran agregar más noticias a lo tan poco averiguado. De esa manera llegó a su fin el historiado asunto, aunque no por cierto el interés de las autoridades del reino de Chile por el territorio que corría al meridión de Chiloé y los Chonos, por ambas bandas andinas.

6. El estado del conocimiento geográfico territorial al concluir el siglo XVII

La imagen literaria

A poco menos de dos siglos de ocurrido el hallazgo magallánico, se había conseguido acumular un caudal considerable de información de diverso grado de veracidad sobre el territorio meridional. La brevedad descriptiva propia del período histórico determinado por la exclusividad descubridora y exploratoria de España (hasta 1578), restringida todavía por el carácter reservado que se le dio a la información disponible, impidió que el resto de Europa pudiera enterarse de manera progresiva acerca de la realidad de la geografía austral y de los seres que la habitaban.

El viaje de Francis Drake y los de Cavendish y otros corsarios, y, de manera particular, las sucesivas expediciones holandesas, significaron un vuelco prácticamente total de la situación conocida, al generar una importante cantidad de información indudablemente novedosa. Esta se manifestó en forma de derroteros y de relaciones de viaje, complementados por grabados y mapas, documentos que rápidamente llegaron a los talleres de los impresores y, por esa vía, estuvieron a disposición de quienes quisieron consultarlos o pudieron adquirirlos. Desde los inicios del siglo XVII fue cosa corriente que todo nuevo viaje al meridión americano se programara y preparara mediando una exhaustiva revisión de todas las fuentes informativas disponibles, para asegurar su mejor realización.

Entre las obras hispanas que podían conseguirse en la época debe mencionarse la *Descripción de las Indias Occidentales*, de Antonio de Herrera (Madrid, 1601), de carácter muy general en lo que se refiere a la Región Magallánica y que recogió las noticias precedentes de los viajes del siglo XVI que obraban en archivos oficiales. Más importantes fueron, por contener mayores referencias o ser específicas, la traducción española de la relación del viaje de Schouten, publicada en Madrid en 1619 y los relatos del viaje de los hermanos Nodal, publicados por ellos mismos y por Diego Ramírez de Arellano, una y otra obra igualmente en dicha ciudad, en 1621.

Las travesías de Drake y Cavendish fueron tempranamente conocidas al ser incluidas en el afamado libro *Voyages* del geógrafo Richard Hakluyt, editado en Londres en 1589. En 1598 Francis Pretty publicó otra obra referida a los viajes del segundo de los navegantes, y en 1628 se conoció una nueva concerniente al periplo de Drake.

Pero, fuera de toda duda, el mayor caudal informativo sobre el territorio meridional americano provino de los holandeses. La energía nacional vigorizada en la prolongada

lucha con España y liberada con la independencia, se manifestó en importantes empresas ultramarinas mercantiles y de conquista, base a su vez de un poderoso imperio colonial, pero también se expresó en otros variados aspectos que, en lo referido a la literatura geográfica, al arte cartográfico y a la pintura, configuró lo que históricamente se conoce como el período áureo de la cultura bátava.

De tal modo la fecundidad creadora de la nación neerlandesa se vio, en lo que al caso interesa, en la publicación de una cantidad de obras que contenían las relaciones de los distintos viajes, a veces varias sobre cada expedición, la mayoría de las cuales vieron la luz a poco de arribar los protagonistas. Estas, por lo común, fueron traducidas muy pronto a otros idiomas (francés, español, inglés y alemán), con lo que su accesibilidad alcanzó un amplio rango en el mundo intelectual y científico europeo. Esta notable actividad editora se extendió en su período de auge entre 1602 y 1650, y los centros más importantes de difusión fueron Amsterdam, Rotterdam y Leiden, en Holanda, en lo que se refiere a publicaciones originales; y también París, Madrid, Londres y Frankfurt, en las correspondientes reediciones. De tal modo pudo nutrirse con facilidad a un público ávido de noticias geográficas sobre regiones remotas del globo.

Las relaciones holandesas de las expediciones al Estrecho y a la parte austral de Tierra del Fuego, y las españolas referidas al viaje de los Nodal, debieron constituir la principal fuente de noticias sobre la Región Magallánica. Lo prueba el que el jesuita Alonso de Ovalle, autor del libro más importante escrito hasta entonces sobre el Reino de Chile, en sus distintos aspectos generales y particulares, debió remitirse necesariamente a aquéllas.

Esta obra, escrita durante la permanencia del religioso en Europa y publicada simultáneamente en español e italiano en 1646, la consideramos como la más importante fuente informativa de que pudo disponerse en Chile durante la segunda mitad del siglo XVII respecto de la Magallania, pues recogió todos los antecedentes más fidedignos entonces a la mano.

Hacia el fin de esa centuria pudo contarse con la *Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica*, de Francisco Seixas de Lovera, publicada en Madrid en 1690, ya comentada. Cinco años después se editaba en Londres un importante libro de viajes, *An account of several late Voyages & Discoveries to the South and North towards. The Streights of Magellan*, etc., en la que se contenían las noticias más serias y recientes sobre la región meridional chilena, a través de las relaciones de los capitanes John Narborough y John Wood.

Pero la mayor abundancia noticiosa no corrió a parejas con la calidad del contenido, en cuanto verosimilitud, esto es, en lo tocante a la fidelidad del testimonio respecto de la realidad referida a tierras, gentes y costumbres, animales, plantas y producciones.

Predominó en un principio el relato fantástico. Así fue como la noción general se fue poblando y nutriendo con visiones imaginadas o deformadas. Es cierto que el espíritu propio de aquellos siglos fue proclive a lo fabuloso, tendencia de la que no escapaba la gente culta, de modo tal que los observadores pasajeros -no siempre acuciosos- debieron rendir tributo a ese condicionante anímico. Pero también debieron hacer lo suyo los dibujantes y grabadores que convirtieron bosquejos o croquis de viajes en sorprendentes representaciones idealizadas, exageradas o distintas de los modelos originales.

La Magallania -tierra de los Gigantes o Patagones y la de los Fuegos- fue primordialmente una región conocida y descrita con característica de rigurosidad en lo climático, como correspondía a una región extrema del meridión, con tormentas de fuerza increíble y de larga duración y con grandes fríos, noción ciertamente cercana a la realidad, comprobada en reiteradas experiencias que recogería y mantendría la tradición náutica.

Sobre sus recursos naturales, las informaciones variaron según la trayectoria seguida por los informantes. De manera que, si éstos habían navegado por la periferia territorial, apreciando en sucesión costas hoscas y aparentemente estériles, por la ausencia de vegetación notoria, característica propia de la parte atlántica; luego el litoral occidental, abrupto, perenne y bravamente azotado por el océano, la lluvia y el viento, que ofrece ese aspecto conocido de sombría desolación, los testimonios descriptivos fueron desfavorables.

Sólo cuando algunos fondeos ocasionales permitieron conocer lugares abrigados y hospitalarios a la vista, la impresión pudo cambiar un tanto.

Si, por el contrario, la navegación se había hecho por el Estrecho, la noción era menos ingrata -como lo es naturalmente- y aun a veces francamente favorable, dependiendo por supuesto de la suerte que había acompañado al observador en la travesía, lo que condicionaba a veces su estado anímico.

Eso como apreciación general. Pero lo fabuloso hubo de campear sobre todo a lo largo del primer siglo después del paso de Magallanes, a la vista de los seres que animaban el mundo meridional. Fuera o no por lo novedoso de sus formas y aspecto, el hecho es que los animales y las plantas, aquéllos más que éstas, adquirieron una desmesura impresionante, en algunos casos casi monstruosa. Guanacos que de pronto asumieron tamaños de elefantes o avestruces tan altas como el casi mítico moa de Nueva Zelandia; lobos marinos representados como melenudos y descomunales leones, y el modesto pingüino, como un gigantesco pájaro humanoide, animales todos frente a los cuales los hombres aparecían esmirriados enanos. Si hasta un simple molusco del Estrecho como es la lapa (*Fissurella sp.*) fue transformado por los grabadores holandeses en una especie de gran tamaño, una suerte de tortuga ápoda. Todo ello además de los presuntos monstruos marinos de horribles fauces con los que la imaginación febril de algún empavorecido observador pudo poblar los tormentosos mares del sur.

La descripción de los habitantes australes pagó el mayor tributo a la fantasía. Desde luego, la estatura de los patagones, a los que la razón se resistió a ver como seres normales y los hizo crecer al tamaño de gigantes. En esta disparatada leyenda, Pigafetta hizo tempranamente lo suyo al afirmar que los tripulantes de las naves de Magallanes apenas les llegaban a la cintura. Menos de un siglo después, los holandeses de las expediciones de Schouten y de Spilbergen aseguraron haber encontrado los esqueletos de aquellos desmesurados seres, divulgándose la información al mundo culto: ¿quién podía dudar del gigantismo patagón a la vista de semejante prueba?

No fue sólo esta exagerada característica física la única que deformó la descripción de los aborígenes australes, pues tanto se les vio "agigantados" en una y otra banda del Estrecho, como en el occidente magallánico, y, paradojalmente, reducidos cual pigmeos en Fueguia. Este territorio tuvo también el triste privilegio de los hombres

coludos, apéndices que la imaginación de algún cronista endilgó a los indios del sur del territorio, estigmatizando a toda la etnia con un carácter subhumano. Tal debió ser la fuerza de la fantasía que el cronista Ovalle no dudó en recoger el estupendo aserto y presentarlo en su mapa *Tabula Geographica Regni Chile*, realzado por indubitable sentencia latina: *Palmaris fere cauda homines in istis regionibus visi; quasi terram extremitates incolas caudatus deceant*[58]. No obstante lo mencionado, el autor no hizo referencia alguna a dicha extraña cuanto desdorosa característica en el texto de su obra.

Como una hoguera que inevitablemente tiende a consumirse, así debió aflojar paulatinamente en el transcurso del siglo XVII cuanto de fabuloso tenía la descripción literaria de la geografía magallánica, aunque sin conseguir superar con todo el carácter mítico que la deformaba. Ejemplo cabal de la racionalidad informativa que acabaría por imponerse en la centuria siguiente, fueron las noticias veraces proporcionadas por la expedición de John Narborough, fruto de tranquilas y no prejuiciadas observaciones. Sin embargo, no todo fue exageración antes de que promediara el indicado siglo.

Vale para ello mencionar las descripciones de los fueguinos que dejaran los Nodal y L'Hermite, haush y yámana en su caso, que consideradas objetivamente fueron veraces y bastante ajustadas al posterior conocimiento etnográfico científico.

Se les vio y describió como hombres normales, robustos y bien proporcionados, no mal agestados y hasta bien dispuestos y amistosos (los haush). Los yámana, en cambio, naturalmente menos agraciados que aquéllos, fueron descritos como fuertes y proporcionados, de estatura aproximada a la de los europeos y de piel tan blanca como la de éstos. Tal apreciación no evitó que algunas de sus costumbres resultaran aberrantes o chocantes para los observadores, como las de comer carne cruda -lo que indujo a tenerlos por antropófagos-, o la de orinarse unos a otros, si les venía en ganas tal necesidad o, siempre, la ausencia de todo pudor a los ojos europeos. Por ello tampoco pudo evitarse el juicio de que estos indígenas parecían seres irracionales. Pero, así y todo, con lo discutibles que son esas primeras apreciaciones, para la tercera década del siglo XVII había un progreso cierto en la descripción de los habitantes australes.

En lo referido a la naturaleza, la descripción de paisajes y recursos animales y vegetales adelantó más rápidamente y se hizo realista, hasta generosa y halagüeña para la vida humana en cuanto se refería propiamente a la región del estrecho de Magallanes, lo que permitía desmentir o cuando menos dudar de algunas tremebundas relaciones antiguas[59].

Pero, con todo lo que podía haberse avanzado en materia de conocimiento sobre la Región Magallánica, era todavía mucho lo que restaba por conocer al promediar el siglo XVII. Valga para ejemplificar, el honesto reconocimiento del cronista Ovalle al hacer mención a la parte occidental del territorio: "De las demás islas hasta el Estrecho hay poco que decir en particular, mientras Nuestro Señor no es servido de que las pueblen españoles, y con ellos entre la fe para la salvación de tantas almas como en ellas perecen; que con esta ocasión se podrá saber lo propio de cada una, y entre tantas no dejara de haber cosas muy notables"[60].

Está visto que el intenso ajetreo náutico de casi dos siglos apenas si había bastado para develar lo grueso, algo más que el bulto de la incógnita geográfica magallánica.

La imagen cartográfica

Los mapas, mucho más que los documentos literarios, informan a cabalidad sobre la laboriosa evolución del conocimiento geográfico de la Región Magallánica al terminar el siglo XVII.

Conocemos ya una síntesis del período fundacional de la cartografía austral hasta 1550. El lapso que siguió hasta la conclusión del siglo de los grandes descubrimientos, registró en su decurso una gran producción de mapas generales del globo, y en particular de los nuevos territorios incorporados al acervo común en la centuria precedente. Fue la época en que destacó la actividad delineadora y editora de los grandes maestros: los flamencos Gerhard Kremer, afamado como Gerard Mercator, y Abraham Orteis (Ortelius), uno y otro verdaderos innovadores del arte cartográfico, cuya técnica hizo posible el perfeccionamiento, en cuanto fidelidad, en la reproducción de la imagen planetaria.

En lo que toca al Nuevo Mundo y específicamente a América del Sur y a su parte austral, materia de nuestro interés, la producción cartográfica de la segunda mitad del siglo XVI mostró un progreso general lento, pero constante, aunque siempre con algunos inevitables retrocesos.

Tomando como inicio la *Carta de América del Sur*, del portugués Diogo Homem (1558), que insinúa el carácter piriforme invertido del continente, con una costa pacífica dibujada libre de detalles, por desconocida, se aprecia una vuelta atrás en el planisferio lusitano de la Biblioteca Vallicelliana de Roma (1565), en los mapamundis de Ortelius (Amberes, 1570) y Rumoldus Mercator (Duisburg, 1587); en la *Carta General de la América Meridional*, de Juan Martínez (1587) y en el mapa *Hemisphaeriv contra Meridiem*, del flamenco Christian Sgrooten (Sgrothenus), de 1588, pues estas piezas muestran una imagen deformada de la realidad, con un continente cuadrangular, un estrecho de Magallanes rectilíneo y un gran continente austral.

Contemporáneamente, sin embargo, se fueron publicando nuevas cartas en las que América austral retorna, ya de modo definitivo, a la piriforma, con un claro progreso en la definición general y particular de sus costas, que muestran de distinta manera las inflexiones litorales clásicas. Se conserva, eso sí, la Terra Australis como una extensa porción continental ultrafretana. Ejemplos característicos de esta expresión progresiva son el planisferio de Sebastián López (1585), los mapas *América Sive Novi Orbis, Nova Descriptio* (1587) y *Maris Pacifici* (1589), ambos de Ortelius; *América del Sur*, de su compatriota Arnold Floris van Langren (1595), y *Nova et exacta Delineatio Americae partis Avstralis*, publicada en Nuremberg por Levinus Hulsius en 1595[61].

Hacen excepción a esta tendencia el planisferio *Vera totivs Expeditiones Navticae*, del maestro holandés Jodocus Hondius, editado hacia 1590, y el planisferio de Richard Hakluyt, de 1599, también atribuido a Edward Wright (Londres, 1600). Ambas piezas si bien se ciñen en lo general a las características mencionadas, fueron tal vez las únicas que dan remate insular y oceánico a América, al recoger el avistamiento descubridor de Francis Drake. Esta circunstancia, precisa manifestación de adelanto en el conocimiento geográfico, no tuvo mayor aceptación y la norma general para la

época, comprendido el primer cuarto del siglo XVII, fue la de continuar representando el gran continente austral al sur del estrecho de Magallanes.

En cuanto a lo particular, esto es, a la imagen propia de la parte meridional americana, la producción cartográfica fue mucho menos abundante y, es obvio, todavía harto imperfecta en materia de detalles.

De las contadas piezas que conocemos procede mencionar en primer término el Atlas del piloto francés Guillermo el Testarudo (1556), notable por la exuberancia de su ornamentación, cuyos cuadros correspondientes a la Región Magallánica muestran en detalle la noción que se tenía respecto de sus partes componentes, la septentrional, nombrada *Royaume de Ginganton*, y la meridional, *Terre Australe* (cortada esta por un largo y angosto canal de curso NE-SO, que parecía ser una misteriosa y anticipada sugerencia de los pasos Le Maire y Drake), cuyos imaginarios contornos distaban tanto de la realidad como los sorprendentes monstruos y gigantes que aparecían poblándola. Una aproximación en la figuración del piélago sudoccidental americano, en especial al meridión del estrecho de Magallanes, se tiene en las cartas manuscritas de los portugueses Bartolomeu Velho, Lázaro Luis, Diogo Homem y Fernando Vaz Dourado, realizadas entre 1561 y 1570, y que no pueden ser interpretadas inicialmente como producto de la imaginación y luego como copias repetidas, sino como el resultado del conocimiento de noticias siquiera aproximadas sobre la fisiografía del territorio meridional, debidas con seguridad a las informaciones aportadas por la relación de Juan Ladrillero, que de algún modo consiguieron trascender pese a la reserva de la corona española. También debe mencionarse el maña de otro portugués Bartolomé Oliva (1580), que comprende el continente entre el grado 20 de latitud sur y el Estrecho. Su trazado es pobre y alejado de la realidad geográfica, con una costa occidental del todo imaginada. Lo único rescatable es la terminación aguzada que da al continente, noción tempranamente advertida por los navegantes y transmitida a los geógrafos. Tan imperfecto como éste es el mapa *Chica Sive Patagónica et Australis Terra*, de autor anónimo, posiblemente flamenco, que abarca desde los grados 45 al 60 sur y muestra un Estrecho rectilíneo, cuyo trazado señala un retroceso manifiesto respecto de mapas antiguos como el de Santa Cruz y, además, una visión plana idealizada de un tercio del hemisferio meridional, la Terra Australis Incógnita.

Más interesante es el portulano del cartógrafo portugués Sebastián López, manuscrito de 1590, que comprende la porción austral de América en términos semejantes a los del mapa de Oliva, pero con detalles del litoral que, aunque todavía imperfectos, revelan mejor información. Así, la costa occidental de Chile muestra el gran archipiélago chilote-patagónico insinuado por aberturas que expresan el desarrollo irregular del litoral.

El estrecho de Magallanes retorna a la imagen delineada por Diego Ribero, pero con el agregado de un canal que intercomunica sus aguas con las del Atlántico. La Tierra del Fuego enangostada notoriamente y con trazado austral interrumpido, sugiere el probable conocimiento del cartógrafo respecto del hallazgo de Drake.

Queda, por fin, otro mapa interesante: *Fretum Magellanicum*, del holandés Pieter Keer (Petrus Kaerius), de 1598. Siendo semejante al anónimo precedentemente mencionado en lo que se refiere al Estrecho y la Tierra del Fuego, ofrece, en cambio,

una novedosa visión del Magallanes occidental, quizá la primera representación aproximada del archipiélago patagónico, no obstante lo elemental, deformado e incompleto de su dibujo.

Con todo lo imperfecto que es, se aprecia un conjunto de islas grandes y pequeñas, y profundas escotaduras continentales, tal y como las descubrieran y exploraran Ulloa, Ladrillero, Cortés de Ojea y Sarmiento. Notable es la casi completa ausencia de toponimia en esta parte del territorio: *C. de Seada* (Cabo Deseado), *Seada* (¿?) y *Roca Partida*, accidente este mencionado por algunos de aquellos navegantes.

Del modo explicado puede resumirse el estado del conocimiento geográfico austral al finalizar el siglo XVI[62]. A partir de los primeros años del siguiente, se advierte un cambio importante, a veces sustancial, en la calidad informativa de la producción cartográfica. Determinante fue, por cierto, la actividad marítima y exploratoria de los holandeses en el Estrecho y en la zona sudfueguina, cuyos resultados recogieron y divulgaron sin tardanza los prestigiosos cartógrafos de los Países Bajos.

Con estos trabajos se inició todo un ciclo fundamental en la historia de la cartografía magallánica, chilena y sudamericana, que conformó una expresión ajustada del adelanto conseguido en la información geográfica.

Para los efectos de una adecuada comprensión del proceso evolutivo, procede considerar por separado la cartografía referida al estrecho de Magallanes, en seguida la correspondiente a la parte meridional fueguina, y después la derivada territorial y continental.

En cuanto a lo primero, la faena se inició con el meritorio trabajo del piloto Jan Outghersz, integrante de la expedición de Cordes, al que reputamos como uno de los fundadores de la cartografía regional, a quien se deben varios trabajos, entre ellos el primer mapa completo del Estrecho publicado hacia 1600. La carta denominada *Fretvm Magellanicvm* se presenta en sentido inverso al normal, esto es, con el sur en la parte superior de la carta, en la que el curso del canal no muestra su pronunciada inflexión natural NE-SO-S-NO sino que se dibuja relativamente rectilíneo. La tierra patagónica se señala como *Americae Pars* y la trasfretana como *Terrae del Fvogo Pars* implícitamente incluida en el concepto geográfico, entonces en boga, del gran continente austral. Se destacan en la carta los siguientes accidentes geográficos, de oriente a occidente: *Marre del Nort* (Atlántico), *Pinguische Inseln* (actuales islas Marta y Magdalena), *Mossel Bay* (bahía de los Moluscos, actual San Nicolás), *Cap. Fruart* (cabo Froward), *Cordes Boy, Riders Bay, Besloten Bay* (puerto Churruca) y *Felsen Bay*, las tres últimas sobre la que se insinúa como costa archipielágica meridional. Finalmente el océano Pacífico aparece como *Mare Mediterana*. El mapa incluye, a manera de viñetas, las figuras de cuatro indígenas de la región del Estrecho.

A este mismo autor se debe el mapa denominado *Nueva, completa descripción del peligroso Estrecho de Magallanes, en la cual de milla a milla, de bahía a bahía, para la utilidad de los navegantes y pilotos fueron cuidadosamente reproducidas las experiencias y descritas las travesías*. Se trata de un mapa y derrotero que constituyen las primeras cartas hidrográficas sobre el Estrecho y al mismo tiempo la primera pieza del género detallada y completa del mismo que se llegó a imprimir. Este trabajo sirvió por dos siglos como información imprescindible para la navegación del paso interoceánico.

Los trabajos de Outghersz fueron muy pronto recogidos en Holanda. Incluso fueron precisados en cuanto a rumbos y enriquecidos en toponimia por Jodocus Hondius, reputado maestro que publicó en 1606 su mapa del estrecho de Magallanes. Tal mapa presentado con la leyenda latina *Exquisita Magno aliquot mentium periculo lústrala etiam Freti Magellanici Facies* es, sin duda, la mejor de las cartas producidas hasta entonces. La misma tendencia cartográfica es recogida por otros destacados cartógrafos holandeses, como Harmen y Martín Janss, en su planisferio de 1610.

Las expediciones de van Noort y Spilbergen fueron notoriamente menos productivas que la de Cordes. De los trabajos cartográficos correspondientes vale mencionar el hermoso mapa *Tijpus Freti Magellanici quod Georgius cum classe lustravit*, publicado en Leiden en varias ediciones hasta 1619. Se aprecian en él, amén de la prolijidad del dibujo, las llamativas viñetas que lo adornan y la abundante toponimia en holandés, de la que sólo se ha conservado una parte.

En lo que se refiere a la cartografía sudfueguina, ésta se inició, con carácter fundacional, durante el curso del viaje de Schouten y Le Maire. En efecto, se levantó entonces un croquis que sirvió posteriormente de base al primer mapa impreso: *Descripción del nuevo pasaje hacia el sur del Estrecho de Magallanes descubierto en el año 1616 por Willem Schouten de Hoorn* (Amsterdam, 1618). Esta pieza recogió la información ya conocida sobre el Estrecho y presentó por vez primera la imagen insular de la Tierra del Fuego, con costas parejas y sin accidentes notables, salvo dos prolongaciones exageradas, una hacia el este en forma de península, que se nombró *Mauritius de Nassau*, y otra hacia el sur, rematando en el cabo de Hornos, característica singular que haría escuela y que más acusada se repetirá en casi todos los mapas del siglo. La costa fueguina sudoccidental quedó en parte sin trazar debido a la derivación oceánica de Schouten.

A la misma expedición corresponde un mapa ligeramente diferente al anterior: *Carta del Estrecho descubierto y pasado por Iacq. Le Maire más allá del Estrecho de Magallanes hacia el Sudoeste*. Contiene igual número de topónimos y el itinerario del viaje descubridor, pero ofrece una imagen general de la Tierra del Fuego que en vez del prolongado remate meridional, exhibe un trazado del litoral con orientación NO-SE, más cercana a la realidad, en cuyo extremo sudoriental se insinúan las entradas correspondientes al canal Beagle y la bahía Nassau.

Además de los mapas impresos descritos, la expedición Schouten-Le Maire produjo varios otros de tipo manuscrito que pudieron ser conocidos por los maestros cartógrafos y que tuvieron alguna difusión en las oficinas marítimas. De ellos cabe citar la *Carta de la Región Magallánica, Tierra del Fuego y estrecho de Le Maire*, dibujada por el piloto Jan Witte, que parece haber servido de modelo al mapa de igual denominación construido por Antonio Moreno en 1618. Además, el *Padrón de Letre*, piloto flamenco que participó en la expedición de Spilbergen y más tarde pasó al servicio de España. Esta pieza que debe ser datada entre 1619 y 1620 contiene idéntica información general, diferenciándose en la calidad y detalles del dibujo.

El viaje contemporáneo de los Nodal, como cabía esperarlo, tuvo fruto cartográfico, aunque mínimo. De la producción correspondiente destaca la *Carta de la Región Magallánica*, debida a la mano del piloto mayor Diego Ramírez de Arellano, publicada en 1619. Esta pieza recogió mucho del trabajo cartográfico holandés y varió la toponimia

al español. Presenta una Tierra del Fuego compacta, a la que se da el exótico nombre de *Isla de Xativa*, prolongada de manera desmesurada hacia el sureste. La misma sirvió de modelo al mapa más exornado de Pedro Teixeira Ealbernas (1621), que únicamente presenta como novedad la mención del presunto canal de San Sebastián, que la cartografía posterior recogerá sin crítica.

La expedición del almirante L'Hermite, a su tiempo, dejó un interesante mapa sectorial, el primero en su género para la Tierra del Fuego. Este fue el titulado *Zuydsyde van Tierra del Fuego* (*Costa sur de Tierra del Fuego*), obra de Jan van Waalbeeck (Amsterdam, *circa* 1630), que describe los descubrimientos realizados por la flota de Nassau.

Con todo lo imperfecto, dada su condición primordial, fue la primera imagen de parte del complejo archipielágico fueguino, información geográfica que en la práctica no sería superada sustancialmente sino hasta dos siglos después.

En cuanto al presunto continente austral, su mención cartográfica expresa un progresivo retroceso hacia el sur, hasta desaparecer virtualmente a fines del siglo.

Descubierta en 1616 la Tierra de los Estados, esta realidad permitió su asociación con aquella errada noción, con lo que la misma pasó a ser desde entonces el remate septentrional de la Terra Australis, pero, una vez que Brouwer consiguiera demostrar la insularidad de aquélla, se fue abandonando definitivamente tal concepción geográfica.

En el aspecto propiamente regional, la mejor información y la consiguiente amplia difusión durante la época, se tuvo con la nutrida producción cartográfica derivada de los viajes holandeses, que comenzó a generalizarse al promediar la cuarta década del siglo XVII.

Fue el tiempo dorado de las prestigiosas casas grabadoras e impresoras de las familias Hondius-Janssonius y Blaeu y por ende para la producción cartográfica de los Países Bajos, que señoreó el mercado europeo de la especialidad[63].

De sus afamados mapas merecen justificada mención los más notables, que a lo largo de los siglos han pasado a ser piezas de gran valor para estudiosos y coleccionistas.

Entre ellos está *Freti Magellanici ac Freti vulgo Le Maire exactissima delineatio*, de Guillermo Blaeu, (*circa* 1623). Esta pieza debe ser considerada como el primer mapa "moderno" de Magallanes por su relativa aproximación a la realidad geográfica, por la prolijidad del dibujo y la representación fisiográfica. Comprende el territorio desde los 51° 30' hacia el sur.

Presenta un trazado del Estrecho perfecto para la época y aun para la realidad actualmente conocida, en lo que se refiere a sus rumbos e inflexiones; además, la mejor representación hasta entonces conocida del archipiélago situado hacia el sudoeste del gran canal, como asimismo parte del archipiélago patagónico, aunque en este caso en expresión menos cercana a la realidad. El dibujo de las costas fueguinas en sus sectores suroeste, sur y sureste es menos prolijo y bastante insatisfactorio.

También está una carta de idéntica denominación, obra de Henricus Hondius (Amsterdam, 1635), cuya novedad informativa radica en la incorporación de los hallazgos de la expedición L'Hermite sobre el suroeste fueguino. Contemporánea es la *Tabula Magellanica, qua Tierrae del Fuego, cum celeberrimis fretis a F. Magellano*

et J. Le Maire detectis novissima et accurantissima descriptio exhibetur, trazada por Guillermo Blaeu, que se caracteriza por presentar a la Tierra del Fuego como una masa casi compacta, con su archipiélago reducido sólo a la vecindad fretana y con una exagerada prolongación austral que remata en el cabo de Hoorn. Por fin está el conocido mapa de Jan Janssonius (hacia 1650), de idéntico nombre y dibujo que el precedente, lo que no debe extrañar pues era cosa corriente tal práctica en la empresa editora cartográfica. Difiere de aquél por su llamativa ornamentación, lo que hace del mismo el más atractivo de los mapas de la Región Magallánica. Conocemos otras dos ediciones de esta carta, que entre sí presentan únicamente diferencias ornamentales.

En 1646 se publicó el mapa *Tabula Geographica Regni Chile*, ya mencionado, que desde el punto de vista que interesa expresa un retroceso lamentable, por su tosco e incorrecto trazado. Su valor para la ciencia histórica radica en sus viñetas y en sus referencias explicativas. De este mapa se conocen cuatro versiones, una de ellas manuscrita y que fuera dedicada al Papa Inocencio X, que difieren entre sí en lo tocante a la información geográfica e histórica, así como a los dibujos exornativos que contienen. Esta carta sirvió de modelo a una versión perfeccionada (1670), dibujada por Nicolás Sansón d'Abbeville, con quien la emergente escuela cartográfica francesa pasaría a desplazar a la producción bátava hacia fines del siglo XVII.

A contar de 1655-60 se publicaron otros mapas regionales, que por regla general o fueron meras copias de algunos de los anteriores (en la época fueron comunes los plagios) o se inspiraron en ellos sin agregados mayormente novedosos y a veces más defectuosos en lo tocante a precisión geográfica.

Entre las piezas notables del período está *De Straat van Magellaen*, de Pieter van der Aa; y *Destroit de Magellan, Terre et Isles Magellaniques*, de Nicolás Sansón (París, 1657), mapa en que se muestra al territorio occidental magallánico siguiendo a Ovalle, con algunas profundas penetraciones continentales, una gran isla Madre de Dios y otras innominadas menores, y un extraño archipiélago de isletas antepuesto a aquélla, además de una abundante toponimia de origen hispano. Imperfecta y todo, esta representación particular debe ser tenida como una expresión más aceptable del complejo insular patagónico, todavía en gran parte incógnito. Asimismo, el hermoso mapa *Tabula Magellanica qua Tierrae del Fuego*, etc. debido al editor inglés John Ogilby (1671) y que no es más que una reproducción de la carta homónima de Janssonius, con modificaciones en lo exornativo.

También merecen mención el mapa *La Terre et les Isles Magellaniques*, debido a Guillermo Sansón, hijo del maestro de Abbeville (París, 1668); y otra carta de van der Aa referida al viaje de Mahu y Cordes, publicada en Leiden antes de 1700.

A pesar de la predominancia holandesa y, en menor grado, francesa, en la producción cartográfica del siglo XVII, se conocen algunos contados mapas españoles del territorio propiamente magallánico. El primero de ellos es obra del cosmógrafo real Pedro Teixeira Ealbernas, *Reconocimiento de los Estrechos de Magallanes y San Vicente*, y fue preparado para complementar la relación del viaje de los Nodal (Madrid, 1621). Es una carta llamativa pero su dibujo deja mucho que desear en cuanto a fidelidad. Siguiendo a Diego Ramírez, muestra una enorme y profunda inflexión continental entre los 49° 30' y los 52° 30', cerrada hacia el oeste por un cordón de cinco o seis islitas, único barrunto del intrincado archipiélago patagónico. Además se

hace notoria la desmesurada prolongación fueguina hacia el sureste, ya comentada. En esta línea representativa se sitúa el mapa de Antonio de Vea al que antes se ha hecho referencia y el anónimo *Mapa del Estrecho de Magallanes y del Nuevo de Mayre*, etc., publicado en 1690, que debiera entenderse asociado de alguna manera a los viajes y relación de Seixas de Lovera.

La expedición de John Narborough a su tiempo fue el origen de una limitada producción cartográfica, parte manuscrita y parte impresa. Salvo en lo que se refiere al Estrecho, los mapas ingleses dejan mucho que desear en cuanto a fidelidad informativa.

Tanto éstos como los españoles, bien por su carácter manuscrito, que de suyo restringió el conocimiento, o por lo tardíos, cuando fueron impresos, no ejercieron mayor influjo en el uso corriente de ese tiempo. Así la cartografía holandesa y francesa debe tenerse como la fuente accesible prácticamente única de información geográfica respecto de la Región Magallánica.

Cabe, finalmente, una breve referencia a la representación del continente americano. En este caso el progreso registrado durante el siglo XVII fue notable, como que desde la mitad del extenso período aquélla fue asumiendo una aproximación general a la realidad, de carácter asombroso. Buenos ejemplos son los mapas *Americae Pars Meridionalis*, de Henricus Hondius (Amsterdam, 1629); *Amerique Meridionale*, de Nicolás Sansón, y la carta homónima que fuera obra de su hijo Guillermo (París, 1679). Asimismo, *Le Perou, le Chili, la Magellanique, la Plata et le Brésil*, de Fierre Duval, sobrino de Nicolás Sansón y perteneciente a su misma casa editora; *L'Amerique Meridionale*, del veneciano Vicenzo Coronelli (1689), y el mapa de igual denominación publicado en 1700 por el geógrafo Guillermo de L'Isle. Todas estas piezas presentan como singularidad una Tierra Magallánica que excede en mucho los términos geográficos históricos de la región homónima, según los había determinado la tradición, y que se aprecia diferenciada del Chile propio (separada de la Provincia de Chiloé hacia los 47°) y de Cuyo, como expresión cartográfica de un territorio insuficientemente explorado y no ocupado, pero de jurisdicción conocida[64].

Con lo expuesto y considerado es posible tener una idea más o menos precisa acerca de la información de que pudo disponerse durante la segunda mitad del siglo XVI y todo el siguiente, como sobre la forma en que la misma pudo obtenerse, respecto de las características físicas de la Región Magallánica.

Notas del capítulo IV

[1] Aunque las Molucas y otros territorios habían quedado definitivamente bajo jurisdicción de Portugal, la corona de este reino había pasado en 1580 a Felipe II de España, por ser hijo de princesa portuguesa y nieto del famoso rey Manuel, originándose así una unión personal que se mantendría hasta 1640. De esa manera, al atacar los holandeses los dominios lusitanos de ultramar afectaban también al interés imperial español.

[2] *Nothofagus betuloides*.

[3] Descontando las deformaciones a que lo someterían los españoles, este apellido admite varias formas originales debido, al parecer, a que su poseedor era de origen alemán.

[4] Una nave había desertado durante el trayecto.

[5] J.M. Barros, Primer Testimonio..., citado, pág. 72. Lo destacado es del autor.

[6] Iván Kupcik, *Cartes Géographiques Anciennes*, París, 1986, pág. 125.

[7] Como ejemplo mencionamos los mapas *Typus Orbis Terrarum* (1587) y *Maris Pacifici*, contenido en el atlas *Theatrum Orbis Terrarum*, con varias ediciones, para el caso, de 1592.

[8] Morison atribuye a Jacobus la condición de hermano de Isaac. Sin embargo, la gran mayoría de los autores lo reconoce como hijo.

[9] Algunos autores hacen referencia a la salida contemporánea, desde el mismo puerto y con idéntico destino, de la expedición comandada por Juan de More o Morel. Esas coincidencias, como la de ser consignada en ambas la presencia del piloto Witte, y la falta de mayores antecedentes sobre la segunda, permiten suponer una confusión informativa y, por ende, hacen dudar de su realidad histórica.

[10] Entre otros, a más de los mencionados: *Valentín* (costa sur fueguina), *Schapenham* y *Orange* (litoral península Hardy, isla Hoste); bahía *Windhond* (isla Navarino); paso *Goeree* (entre las islas Navarino y Lennox); e islas *Vauverlandt*, *Terhalten* y *Evout*.

[11] *Relación del estado del reino enviada a SM por el gobernador Francisco de Quiñones* (C.D.I.H.Ch., 2ª S., tomo V, pág. 283).

[12] Citado por José Miguel Barros en "El descubrimiento de la Antártica: Dirck Gerritsz-Gabriel de Castilla", *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, Nº 94, Santiago, 1983, pág. 220. La latitud indicada corresponde a la situación de las islas antárticas Shetland del Sur y Palmer.

[13] Quien aceptó y difundió primero esta afirmación en el ambiente académico fue el historiador Edwin Baich en su obra *Antarctica* (Filadelfia, 1902), basado en los estudios de los eruditos Sophus Ruge (1895) y Arthur Wichman (1899). Estos, considerando nuevas evidencias documentales del siglo XVII, rechazaron la atribución del descubrimiento antártico a Dirck Gerritsz, hecha temprana y contemporáneamente por el antiguo navegante Jacobus Le Maire en *Spiegel der Austral ische Navigatie (Espejo de la Navegación Austral)* y por el cronista Antonio de Herrera en su Descripción de las Indias Occidentales (1622). Estos autores habían escrito que aquel capitán en 1599 "fue llevado tan al Sur, a saber 64° sur del Estrecho y estando en esa latitud vio al Sur una tierra muy alta y montañosa, cubierta de nieve como el país de Noruega, toda blanca, que parecía extenderse hasta las islas Salomón" (Barros, *op. cit.*, pág. 219).

[14] En 1603 el monarca dispuso que el capitán portugués Pedro Fernández de Quirós, navegante afamado, partiera hacia el Perú con la misión de organizar la expedición que debía realizar el descubrimiento. Esta zarpó el 21 de diciembre de 1605 desde El Callao y concluyó con el hallazgo de islas próximas a Australia. Debe suponerse que en los dos años que transcurrieron entre el arribo de Quirós y su partida tuvo tiempo de sobra para ubicar y ver a Castilla y enterarse de sus campañas marítimas. Sin embargo su correspondencia no proporcionaría indicios sobre tal contacto que, de haberse dado, habría sido motivado por la pretendida experiencia náutica del almirante. El silencio es elocuente, a nuestro entender, y aumenta por tanto las dudas sobre la comentada derivación meridional de Gabriel de Castilla (Cfr. Pedro Fernández de Quirós, *Descubrimiento de las regiones australes*, Madrid, 1986).

[15] *Op. cit.*, pág. 68. Lo destacado es del autor.

[16] El mismo se nombró y firmó siempre así, pero años después, encontrándose preso en Lima, declaró llamarse Carlos Clerque y luego, estando bajo tormento, afirmó ser Oliveros (u Olivier) Belin (Bellin) y ser natural del puerto

francés de Saint Malo (Cfr. José Miguel Barros, La expedición de Narborough a Chile: Nuevos antecedentes, *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Sociales, vol. 18, Punta Arenas, 1988).

[17] Gunther Böhm, Simón de Casseres y su plan de conquista de Chile: antecedentes históricos. *Ibero-Amerikanisches Archiv.*, Folge Jahrgang 6 Heft 2, 1980, Berlin, pág. 142.

[18] *Proposición de Don Carlos Enriquez al Rey Carlos II de Inglaterra* (Entregada el 14 de julio de 1669). En Barros, *op. cit.*

[19] *Representación de Don Carlos Enriquez al Rey Carlos II de Inglaterra* (sometida el 25 de julio de 1669). Id.

[20] English Enterprise in the Region of the Straits of Magellan. En *Merchants and Scholars. Essays in the History of Exploration and Trade*. Packer, Editor. Minnesota University Press. Mmneapohs, 1965.

[21] *An Account of several late Voyages & Discoveries to the South and North towards the Streights of Mogollan.etc.* Reedición facsimilar, Amsterdam-Nueva York, 1969, págs. 63, 64, 89, 90, 92, 93, 95, 97, 103 y 111.

[22] *Op. cit.* pág. 78.

[23] M. Martinic y D. Moore, Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671, *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 13, Punta Arenas, 1982, págs. 17 y 19.

[24] *A New Mapp of Magellan Straights Discovered by Cap. John Narborough*, por John Thornton, Londres 1671; y *Mapp of the Straights of Magellan. Draw by Sr. Ion Narborough*, publicado en Londres en 1694 por Smith y Wallford.

[25] Debe recordarse que las posesiones de Narborough en las costas del Estrecho habían tenido como antecedente el acto semejante llevado a cabo por John Winter en 1578 en el hasta ahora incógnito puerto de la Salud, sobre alguna parte del litoral norte en el curso occidental del gran canal.

[26] Sarmiento de Gamboa estuvo en realidad mayor cantidad de tiempo, sumando su permanencia de 1580 y 1584, pero estuvo dedicado además de la exploración a los afanes fundacionales.

[27] *The Land of Patagona, etc. The draught of Magellan Straits drawen by captain John Narborough Anno 1670. One board his maiestis shipp Sweepstack as pased and repased the Straits.*

[28] Los autores que se han ocupado de la materia inician sus referencias con exploradores y navegantes del siglo XVIII (Frezier, Bougainville, Pernetty, Cook, entre varios).

[29] Entre otros indicios que así lo permiten suponer está lo destacado del topónimo *Baldavia* (Valdivia), uno de los objetivos del viaje.

[30] Archivo de Simancas, Estado, Legajo 2546, pieza 321. Copia en el Archivo Gay-Morla, folio 178, fs. 26-44, Archivo Nacional.

[31] Morla Vicuña, *op. cit.*, pág. 184.

[32] El padre Rosales, que utilizó la declaración en su historia, aumentó el número de mujeres a 23.

[33] *Relación que dio Pedro de Obiedo, natural del Condado de Nieva, y Antonio de Cobos, carpintero de ribera, personas que venían en los dos navíos del obispo de Plasencia, y dicen lo siguiente por una memoria firmada por sus nombres que dejaron al licenciado Julián Gutiérrez Altamirano, theniente general en el Reyno de Chile.* En C.D.I.H.Ch., tomo III, documento CVII, págs. 465 y 466.

[34] Los aónikenk habrían mantenido hasta época reciente una tradición referida a la existencia de una ciudad o poblado misterioso en dicha comarca interior de Ultima Esperanza, a juzgar por una afirmación atribuida a Papón, uno de los últimos grandes jefes tehuelches meridionales, por un antiguo vecino de Punta Arenas que lo conociera a fines del siglo XIX, antecedente que recogemos con los debidos recaudos (Cfr. *Historia de una historia*, artículo firmado por C.S.O., publicado en el diario *El Magallanes* del 7 de marzo de 1929).

[35] *Histórica Relación del Reyno de Chile*, Santiago, 1969, pág. 93.

[36] Id.

[37] *Memorial de Domingo Erazo sobre el estado del Reino de Chile*, C.D.I.H.Ch., 2ª S., tomo V, pág. 20.

[38] *Descripción del Reino de Chile*, Santiago 1986, pág. 73. Lo destacado es nuestro. La obra original fue publicada en Madrid hacia 1630.

[39] Santiago, 1969, pág. 15.

[40] Reforzando nuestro aserto, agregamos que la división tripartita de Ovalle tampoco recibió reconocimiento cartográfico, pues los mapas de la época y los posteriores incluyeron invariablemente a los archipiélagos occidentales y australes en la Tierra Magallánica, región presentada a su vez separada de la de Cuyo.

[41] J.T. Medina, *Colección de Historiadores de Chile y de distintos documentos relativos a la Historia Nacional*, tomo XXIX, pág. 49, Santiago, 1902.

[42] *Informe de don (...) sobre el reino de Chile, sus indios y sus guerras*. En C.D.I.H.Ch. 2ª S., tomo IV (1590-1594), págs. 394 y 395, Santiago, 1960.

[43] Memorial de 28 de enero de 1600, sin firma. En C.D.I.H.Ch. 2ª S., tomo V (1599-1602). Santiago, 1961, pág. 262. Lo destacado es del autor.

[44] Carta fechada en Colina el 18 de septiembre de 1605. En C.D.I.H.Ch. 2ª S., tomo VII, págs. 570 y 571.

[45] Morla Vicuña, *op. cit.*, pág. 201.

[46] Id. id. Se conoce a lo menos el nombre de uno de estos barcos, el navío *Nuestra Señora de Begoña*, que operó hacia 1673.

[47] Miguel Luis Amunátegui, *La cuestión de Límites entre Chile y la República Argentina*, tomo II, pág. 278. Citado por Raúl Bazán en *El patrimonio territorial que recibimos del Reino de Chile*, Santiago, 1986, pág. 207.

[48] Bazán, *op. cit.*, pág. 253. Lo destacado es nuestro.

[49] Memorial de Domingo de Erazo, citado.

[50] La piragua era una embarcación pequeña, muy marinera, propia de Chiloé. Del tamaño cercano al de un bote ballenero, se fabricaba con tablones arqueados a fuego y cosidos entre sí con fibras vegetales. Se gobernaba con timón o paleta y se impulsaba a fuerza de remos o con velas, para lo que disponía de uno o dos mástiles. Su capacidad le permitía contener entre 12 y 14 personas y alguna carga.

[51] Ovalle, *op. cit.*, pág. 415 y Diego de Rosales, *Varones Ilustres de la Compañía de Jesús en Chile 1600-1663* (manuscrito inédito).

[52] Id. pág. 343.

[53] Diego de Rosales, *Historia General Reyno de Chile*, tomo I, pág. 105. En la afirmación del indio hay una referencia evidente a la ya añeja presencia de los holandeses de Spilbergen en el Estrecho, recibida a través de la transmisión oral indígena.

[54] *Vida del P. Juan López Ruiz*, citado por Walter Hanisch en *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*, Santiago, 1982, pág. 49.

[55] Giuseppe Rosso, "Nicoló Mascardi missionario gesuita esploratore del Cile e della Patagonia (1624-1674)", *Archivum Historicum Societatis Iesu*, vol. XIX, Roma, 1950.

[56] Situado en la proximidad de Carelmapu, al parecer.

[57] Entre otras la carta *Exploración de las costas del extremo Sur del Continente*. En *Atlas Cartográfico del Reino de Chile*, Instituto Geográfico Militar, Santiago, 1981.

[58] "En estas regiones han sido vistos hombres con cola casi palmeada; como si correspondiera tener cola a los habitantes de las extremidades de la tierra". Del mapa de Ovalle hay dos versiones, una es la que se comenta y otra, menos exornada. Esta, en lo que interesa lleva la frase *Caudati homines hic*, esto es, "Aquí hay hombres con cola".

[59] Cfr. Ovalle *op. cit.*, págs. 87 y 88.

[60] Id. pág. 83.

[61] En esta misma línea informativa situamos a los mapas de Thevet, Belleforest (1575), Mazza (1584), Mercator (a partir de 1587); de Bry, Jode y Plancius (desde 1592); Hondius, Quaden y otros (a contar de 1597).

[62] Hacemos notar que en esta revisión no se ha incluido el mapa particular del sector oriental del Estrecho atribuido a Pedro Sarmiento de Gamboa (*circa* 1580), por cuanto dado su carácter manuscrito y su segura circulación reservada no fue conocido por los cartógrafos de la época. Por parecida razón (circulación restringida) no se han considerado mapas manuscritos como los dos elaborados por Cavendish hacia 1588 (Quinn, 1975). Uno de éstos (*Carta de la costa americana del Pacífico*) muestra un interesante esbozo del archipiélago patagónico.

[63] La primera debe ser tenida como sucesora de la familia Mercator y fue fundada por Joost van Hondt, generalmente nombrado bajo la forma latinizada Jodocus Hondius (1563-1612); fue continuada por su hijo Hendrick o Henricus (1597-1651) y por su yerno Jan Janszoon, más conocido como Janssonius (hacia 1588-1664), quien le agregó más prestigio. La segunda fue fundada por Willem Janszoon Blaeu (1571-1638), quien adquirió los derechos de edición de Ortelius. En la actividad colaboraron sus hijos Jan (1596-1673) y Cornelis (hacia 1610-1648). Los Blaeu llegaron a ser los más calificados productores del siglo, habiendo sido nombrado Guillermo en 1633 fabricante oficial de mapas de la poderosa Compañía de las Indias Orientales.

[64] La línea de separación meridional entre los territorios de Chile propio y de la Magallanía no fue uniforme entre los geógrafos y cartógrafos (Cfr. nuestro trabajo *La individualidad geográfica de la Tierra Magallánica en el Reino de Chile*, Santiago, 1985). En general, para los efectos que interesan hubo consenso en cuanto a que Taitao era de hecho la tierra chilota más extrema, y las islas Guayaneco, la parte boreal insular de la Región Magallánica. Mediando un grado entre una y otra tierras limítrofes, la división se hacía más difusa en la incógnita porción intermedia. De allí que la separación por el indicado paralelo, o mejor aún por los 47° 20', conforma una solución salomónica.

V. *Las navegaciones del siglo XVIII: el gran adelanto en el conocimiento geográfico y científico de la Región Magallánica*

1. Navegantes franceses en el mar magallánico (1695-1724)

La expedición de Gennes

Hacia fines del siglo XVII la piratería estragaba las costas occidentales de la América española, en particular las del virreinato del Perú, teniendo como propósito permanente y principal el de apoderarse de los cargamentos de oro y plata que desde allí se enviaban a España, pero al alcanzarse la última década la actividad comenzó a ceder visiblemente, debido a que buena parte del botín obtenido acabó por perderse a causa de los riesgos propios de la aventura y de las luchas entre capitanes tanto en el océano como durante el cruce del istmo de Darién. Así, muchos de los piratas concluyeron por desistirse de sus atrevidas empresas y algunos de ellos retornaron a Europa, con o sin el fruto de sus tropelías, pero afamando sus hechos y, de paso, dando a entender que las lejanas costas del Pacífico sur abundaban en tesoros y recursos cuantiosos, fáciles de aprovechar.

De esta circunstancia delictiva habría de derivar una progresiva y nutrida presencia marítima francesa, hasta entonces desconocida en aguas meridionales americanas.

En efecto, cuando menos tres filibusteros de nacionalidad gala, unos tales Massertie y de la Marre, y Johan de la Guilbaudière, resolvieron utilizar la ruta del estrecho de Magallanes para su regreso al Viejo Mundo, como lo había sido de ingreso al Pacífico, aunque con poca suerte pues debieron sufrir los siniestros que afectaron a sus barcos, circunstancia que los forzó a una permanencia prolongada en tanto pudieron reparar o construir, cuando fue el caso, las naves que les permitieron arribar finalmente a su país natal.

La navegación previa a esos siniestros, como la obligada estadía posterior en el Estrecho, permitieron a estos franceses tomar un conocimiento apreciable de variado orden hidrográfico, etnográfico, mercantil y aun político, este referido al abandono virtual en que se encontraba el territorio meridional del Reino de Chile y a su consiguiente facilidad de ocupación. Esta noción se consignó en informes escritos tanto de Massertie, como de su antiguo contramaestre Johan de la Guilbaudière, quien además agregó un par de planos sobre la zona interior del Estrecho con información que ciertamente podría resultar de utilidad para algún eventual proyecto futuro.

Por ello el arribo de los piratas no debió ser irrelevante, puesto que pronto Massertie y Guilbaudière consiguieron trabar relación con algunos altos oficiales de la marina real, y con comerciantes y armadores, a los cuales enteraron sobre sus aventureras travesías, poniendo a su disposición sus escritos, derroteros y otras informaciones, y acabaron por interesarlos en la novedosa empresa de una acción marítima gala de cierta envergadura sobre las costas de Chile meridional.

El encuentro se dio en circunstancias por demás favorables pues por la época el reino de Francia manifestaba un interés creciente por su expansión mercantil y marítima, en particular sobre los territorios del Nuevo Mundo, cuya inspiración se había debido en gran medida a Jean Baptiste Colbert, el hábil ministro de Luis XIV. De hecho, tal interés se había expresado años antes, cuando se otorgó a la Compañía de las Indias Orientales, creada en 1664, el privilegio real para ejercer el comercio, entre otros lugares, "desde el estrecho de Magallanes y Le Maire en todos los mares del Sur"[1].

Consecuencia directa de aquella relación fue la determinación adoptada por Jean Baptiste de Gennes, quien organizó una expedición integrada por seis navíos de la armada real, cuyo objetivo explícito era el de predar sobre las poblaciones de las costas de Chile y Perú.

Zarpada la expedición desde el puerto de La Rochela, el 3 de junio de 1695, sólo tres de los navíos que la formaban lograron llegar a la boca oriental del estrecho de Magallanes, cuya penetración iniciaron el 11 de febrero de 1696, para arribar a puerto Gallant días después. Desde allí Gennes intentó una y otra vez proseguir la travesía hacia el oeste, pero los elementos naturales francamente adversos lo impidieron. Al fin, contrariado tras casi dos meses de vanos intentos, decidió salir al Atlántico y luego regresar a Europa, frustrándose por completo los propósitos de lucro que habían dado origen a la empresa.

Sin embargo del contraste, la fallida expedición tuvo la virtud de abrir la ruta austral a otras naves de su misma bandera, iniciando un ciclo de travesías que se prolongaría por tres décadas.

La Compañía Real del Mar del Sur

Retornado el señor de Gennes a Francia en abril de 1697, se encontró con que el interés por las remotas costas chilenas, lejos de amenguar se mantenía vigente, pero las circunstancias de la política internacional eran distintas a las de dos años antes. Ahora, después del tratado de Ryswick (1698), los reinos de Francia y España

se encontraban en paz y cualquier nueva empresa marítima debía llevar objetivos puramente mercantiles.

En este contexto surgió la *Compañía del Mar del Sur* (o del Mar Pacífico), fundada por Jean Jourdan, comerciante de París, y por Noel Danycan, armador de Saint Malo, en cuya gestación debe verse la inspiración del antiguo pirata Guilbaudière, y que pasó a llevar el apelativo *Real* luego que Luis XIV le otorgara el correspondiente privilegio de comercio. Al brindarle su respaldo a la empresa, el monarca reconoció a los asociados el derecho de "establecer colonias en los lugares deshabitados si lo estimaban conveniente y de construir fuertes para la seguridad de sus navíos y factorías, para facilitar el comercio importante que pretendían realizar al visitar todas las costas de Chile y del Perú...", privilegio que los mismos habrían de poner en práctica bajo el buen pretexto de ser enviados del rey de Francia, con el encargo de capturar a los piratas y filibusteros cuyas fechorías habían motivado tantos reclamos de los embajadores españoles ante la corte de Versalles[2].

La compañía se formó con veinte accionistas a cuya cabeza quedó Louis de Phélypeaux, conde de Pontchartrain a la sazón ministro de Marina y además comerciante importante. Esto por sí solo, muestra el elevado respaldo que tuvo de partida la empresa y el consiguiente interés público que concitó su fundación. Tanto fue así, que una vez divulgada la noticia sobre la expedición que la misma iba a armar, se dejó caer en las oficinas de la compañía, en el puerto de La Rochela, un verdadero aluvión de interesados para contratarse en ella. Ese entusiasmo era comprensible en un ambiente donde campeaba la fantasía respecto de lo que, en materia de riquezas, prometían las remotas tierras del sur.

Los planes fueron inicialmente grandiosos y por consiguiente también los preparativos. Pudo de tal modo adquirirse e iniciarse el apresto de una flota de siete navíos, que habría de tripularse con 689 hombres de mar, pero en la que además debían embarcarse una fuerza militar considerable y algunos artesanos y colonos destinados a poblar los establecimientos o factorías que se pensaba fundar, con lo que el total subía largo del millar de personas. Era, por cierto, un proyecto ambicioso en su envergadura y objetivos, y cuya responsabilidad se ofreció al fracasado señor de Gennes, quien habría de contar con la colaboración de otros dos gentilhombres, el señor Jacques de Beauchesne Gouin y el señor de Terville. La plana mayor de la expedición incluía, entre otros a los señores Duplessis y Delabat, ambos ingenieros, y además a los antiguos piratas de la Marre y de la Guilbaudière, aquél como segundo en el comando de uno de los navíos y éste como asistente del capitán general de la expedición, a modo de guías, dada su anterior experiencia magallánica.

Sin embargo de tan promisorio comienzo, pronto faltó el capital necesario para completar el abastecimiento de los barcos y para pagar a la gente destinada a tripularlos. No pudiéndose conseguirlo a tiempo ni en monto suficiente, los directores se vieron forzados a vender tres naves para satisfacer adecuadamente el equipamiento de las restantes. Esa circunstancia, de difícil transcurso, y otros asuntos enojosos en el manejo de la situación, llevaron a Gennes a presentar su renuncia al comando expedicionario, responsabilidad que pasó a encomendarse a Beauchesne.

La realidad financiera atemperó el entusiasmo y afectó incluso los objetivos de la empresa, que se redujeron a aspectos menos sustanciales, fundamentalmente a

la exploración de partes de la costa, teniendo en vista el posible establecimiento de factorías, y al conocimiento de los recursos del país.

Al fin todo estuvo a punto y el 17 de diciembre de 1698 la flotilla de Beauchesne se hacía a la vela. Con escasa suerte inicial, en verdad, pues dos de las naves, el *Bonne Nouvelle* y el *Necessaire*, no pudieron continuar viaje, aquel severamente dañado durante una tormenta y este naufragado en la costa bretona. Así continuaron únicamente el *Phélypeaux*, nave capitana, y el *Comte de Maurepas*.

Al cabo de una prolongada navegación de siete meses, las naves arribaron a la entrada oriental del estrecho de Magallanes, ingresando al mismo el 24 de junio de 1699. Luego de una travesía que no resultó fácil por la contrariedad climática y que por tal causa demoró una decena de días, los barcos fondearon en la bahía de San Juan, entonces tenida por Puerto de Hambre. En este lugar se inició el reconocimiento hidro y biogeográfico del territorio en consideración a los propósitos previstos, tarea en la que se distinguieron los ingenieros Duplessis y Delabat y que incluyó la siembra de algunas especies vegetales comestibles, para constatar su posibilidad de aclimatación. Sobre la base de la información obtenida de aquella primera exploración, Beauchesne concluyó que la comarca era apta para ser poblada.

Prosiguiendo después hacia el oeste, doblando el vértice fretano que es el cabo Froward, los franceses fueron a dar a puerto Gallant, antiguo refugio de Massertie, de la Marre y Guilbaudière. Un corto trecho avante y en medio del Estrecho está situada una isla de regular tamaño, a la que Beauchesne nombró de *Luis el Grande* y en la que desembarcó en un puerto que llamó *Delfín*, para tomar posesión de ella el 7 de septiembre, considerándola por sus características y ubicación, el lugar apropiado para fundar el futuro establecimiento de la Compañía Real del Mar del Sur[3]. En este paraje, se levantó una cruz de madera, ornada con flores de lis y una placa testimonial, como recuerdo del suceso.

Apremiados para continuar la travesía en vista de las condiciones demasiado rigurosas del invierno y la primavera australes, cuyas consecuencias se advertían tanto en las penurias que debían sufrir los tripulantes, como en las dificultades que enfrentaban las naves para avanzar, los franceses debieron aguardar todavía cuatro meses antes de lograr desembocar en el Pacífico, lo que lograron solamente el 21 de enero de 1700. Aprovecharon la forzada permanencia para realizar una detenida exploración del área circunvecina, tanto por el lado patagónico como por el fueguino, que permitió a los expedicionarios obtener un conocimiento preliminar satisfactorio sobre la hidrografía comarcana, en especial respecto de puertos y pasos marítimos que fueron bautizados con denominaciones galas, que sin embargo no habrían de perdurar al mantenerse en reserva parte de las cartas náuticas levantadas durante el viaje. Por otra parte, los marinos franceses avistaron una y otra vez a los indígenas kawéskar que habitaban en ese distrito fretano, trabando una relación amistosa con ellos, circunstancia que les permitió informarse acerca de su índole y costumbres, así como sobre los recursos de los que subsistían. Hubo, además, tiempo de sobra para diversos otros afanes, entre los que deben mencionarse la descripción y el levantamiento de numerosos puertos, la elaboración de un derrotero del Estrecho y la realización de una nueva posesión, esta vez en la bahía de la Natividad (probablemente la actual bahía Galiano).

Fue esta una brava experiencia de navegación y permanencia que habría de contar

para los planes futuros de la compañía, si de verdad se quería perseverar en los objetivos iniciales.

Con menos problemas náuticos a medida que bajaban en latitud, aunque con algunas incidencias de carácter político en el puerto de Valdivia, las naves de Beauchesne siguieron la costa de Chile propio y alcanzaron la del Perú, donde finalmente pudieron realizarse transacciones mercantiles satisfactorias, aunque siempre en medio de dificultades de distinto grado debido al rechazo de las autoridades hispanas, al cabo de las cuales se dispuso el retorno a Europa. Este se hizo por la vía del cabo de Hornos, pues se erró la entrada occidental del Estrecho, arribándose al puerto de partida a comienzos de agosto de 1701.

Al apreciar los resultados de esta expedición, quedan de manifiesto dos hechos significativos: uno de carácter náutico y otro económico. Aquél constituyó la primera travesía de naves francesas por el estrecho de Magallanes, efectuada bajo condiciones severísimas de clima y en una estación nada propicia; asimismo, la ulterior navegación del Pacífico a lo largo de Chile y Perú, nunca antes realizada por un barco bajo bandera gala.

En lo económico, el fruto no fue escaso, como que las transacciones mercantiles realizadas rindieron 400.000 libras -suma elevada en la época-, suficiente para cubrir el crecido costo que había tenido la empresa expedicionaria. Pero, más allá todavía, se había conseguido descubrir un mercado ciertamente prometedor para las manufacturas francesas, que además resultaba ser el centro mismo de la afamada riqueza mineral americana (oro, plata). Así, vender mercaderías de origen nacional y alta cotización y traer de retorno metales preciosos, hubo de colmar por anticipado, como estimulante perspectiva, las esperanzas de cuantos propugnaban el comercio libre en la Francia del esplendor borbónico, alentando de ese modo nuevas expediciones hacia el sudoccidente americano.

Un proyecto fallido de colonización misional en el Estrecho

La expedición Beauchesne hubo de dejar como secuela un proyecto de misión y colonización en las costas del estrecho de Magallanes y que estuvo muy cerca de concretarse.

Su autor fue el abate Noël Jouin, personaje de algún relieve y cierto valimiento ante la corte real, que había participado en aquel viaje. Durante la prolongada estadía en el Estrecho, especialmente en el paraje tenido por Puerto Famine, el religioso pudo enterarse sobre las condiciones del clima, la variedad de los recursos naturales y, asimismo, conocer a los indígenas del territorio circundante e interiorizarse sobre sus costumbres.

Este conocimiento pudo ampliarlo con ocasión de otros viajes que realizó posteriormente al mar del Sur, llegando al convencimiento de ser factible la fundación de un establecimiento colonial en la región fretana, como base para una amplia labor misionera.

Concibió de ese modo un proyecto en cuya preparación se ocupó durante los siguientes cinco años. Por ser maestro de oratorio del duque de Orleans, uno de los

hombres más importantes de Francia, pudo constituir para sus objetivos una sociedad con unos tales Martinet y Gory. Sin embargo, de poco le sirvieron sus asociados, pues no le aportaron sino dificultades. El religioso en cambio, contra la opinión de amigos y parientes, equipó a su entera costa cinco navíos, los que tenía a punto de zarpe en noviembre de 1714, cuando fue apresado por causa de intrigas de su socio Martinet. Sus excelentes vinculaciones le permitieron librarse de las acusaciones pero no pudieron impedir la ruina de la empresa. Acabó Jouin por vender sus naves y su fortuna, y aun su vajilla de plata y su preciada biblioteca que había instalado a bordo de una de aquéllas.

Arruinado económicamente y dolido en extremo, el religioso concluyó por vender sus prebendas y se exilió voluntariamente en España. Una vez en este país y obsesionado con su proyecto, dirigió un extenso memorial al rey Felipe V, participándole sus ideas y preocupaciones, y poniéndose en consecuencia a su servicio "para partir como sea del Real agrado de V.M. para llevar la palabra de Dios o el Evangelio hasta la extremidad de la tierra y cumplir la promesa, que parece haber hecho Dios sólo para V.M."[4].

En su argumentación Jouin le recordaba al monarca que, "si bien en el reinado de Felipe II se juzgó por muy necesario establecer colonias y apoderarse de este estrecho, cuanto más hoy lo debe ser en estos tiempos en que este estrecho es más conocido y más frecuentado como paso para el Mar del Sur, y que puede cebar la codicia de las naciones extranjeras, que no dejarían de sembrar la herejía en lugar de la verdadera religión"[5]. Y así, insistía, lo fundamental debía ser "... quitar a los extranjeros se establezcan en este estrecho debajo del pretesto del primer ocupante; lo que todas las potencias están ideando y tienen ya concedido a sus varias compañías. Los ingleses, artículo X de su Compañía de Indias Orientales, está empleando la concesión de Magellan y todas las demás tierras no ocupadas por una potencia de Europa; Holanda lo mismo; Francia en el año 1699 tomó posesión de este estrecho en el nombre de su Compañía del Mar del Sur, y así estas compañías no les queda más que pasar allá a planificar allá, pues tienen la concesión"[6].

De paso señalaba que la colonia propuesta podría servir como base de operaciones para controlar el tráfico marítimo del mar del Sur y para poner coto al comercio ilícito que se practicaba con los reinos americanos. Luego del extenso alegato, el ilustrado religioso solicitaba al rey que se apiadara de los pobres indígenas australes y procurara su conversión apoyando la fundación de una colonia en las tierras del estrecho de Magallanes.

Pero ni el monarca ni sus ministros parecieron conmoverse con el proyecto colonizador misionero del francés, el que acabó por archivarse, concluyendo de tal forma quizá la más persistente iniciativa desde la aventura pobladora de Sarmiento.

Después de Jouin nadie en Europa, que se sepa, se preocuparía seriamente, en más de un siglo, en establecer la colonización en las tierras bañadas por el estrecho de Magallanes[7].

Mercantes y contrabandistas

Una posibilidad tan promisoria como era la de explotar el nuevo mercado sudamericano del Pacífico pareció esfumarse apenas insinuada, por razones de política internacional. Ocurría que para entonces la crisis que se había desatado en Europa como consecuencia de la sucesión real española, debido a la extinción de la dinastía de Habsburgo y la consiguiente pretensión de Luis XIV de instalar en el trono peninsular a su nieto -circunstancia que amenazaba alterar el equilibrio europeo aumentando la preponderancia francesa-, llevaba un curso favorable para el proyecto borbónico, como que había permitido el acceso y la paulatina afirmación del nuevo monarca, Felipe V. Así las cosas, conveniencias de alta política movieron a Francia a mantener la mejor relación con la potencia del sur de los Pirineos. Ello involucraba, naturalmente, un aspecto que era muy caro para España: la exclusividad monopólica del comercio con sus reinos o dominios americanos. De tal manera, aquel país debió sofrenar el entusiasmo de sus armadores y empresarios respecto de la perspectiva mercantil ya comentada, lo que en concreto significó a la Compañía del Mar del Sur la prohibición de proseguir sus actividades, así como para otros la denegación de autorización para organizar nuevas expediciones de tráfico comercial.

Pero el atractivo era demasiado fuerte como para pretender superarlo con medidas formales como las descritas, y así lo que no consiguió hacerse de modo abierto pasó a materializarse por la vía del clandestinaje, mediante el contrabando.

En esta nueva perspectiva del negocio marítimo-mercantil francés, la Región Magallánica dejaría de ser objetivo de algún interés, siquiera secundario, según lo habían concebido en su tiempo los directores de la Compañía del Mar del Sur. Los comerciantes independientes, que se involucrarían en el contrabando, mirarían más al norte, donde ciertamente estaba el mercado que convenía explotar, y las aguas meridionales serían únicamente vías de obligado paso, en tanto que sus tierras litorales devendrían sólo objeto de curiosidad o de eventual suministro de indispensable auxilio en caso de necesidad.

Asumieron la iniciativa los armadores del puerto bretón de Saint Malo, gente ducha en negocios ultramarinos. Así en octubre de 1701, cuando todavía no se apagaba en ese y otros puertos del occidente francés el eco de las noticias aportadas por Beauchesne, zarparon tres navíos con destino a las costas de Chile y Perú, el *Président de Grenedan*, el *Comte de la Bedoyere* y el *Saint Paul*.

El resultado obtenido por esta expedición, azares de por medio, fue francamente exitoso, como que las utilidades superaron con mucho el millón de libras. Ante esa realidad se multiplicaron las empresas semejantes: entre agosto y diciembre de 1703 zarparon de Saint Malo otros cinco navíos y uno desde Tolón; el año siguiente lo hicieron dos naves malouinas y una tercera desde el puerto de Brest. Aunque con variada suerte, nunca desfavorable, todas retornaron con fortuna y sus productos económicos se midieron en varios millones de libras.

Así las cosas, la presión que debieron soportar las autoridades francesas de parte de armadores y empresarios debió ser proporcionada al interés con que se miraba el

negocio del contrabando, y con creciente tolerancia, primero, y virtual complicidad después, el tráfico asumiría magnitudes cada vez mayores. Esta complicidad se dio con los *permisos de exploración*, modalidad eufemística destinada a encubrir formalmente las autorizaciones de zarpe hacia costas remotas en plan mercantil. En verdad, cualquiera que fuera su calificación, el comercio francés con las colonias españolas en América, en el caso con Chile y Perú, fue muy importante, por donde se le considere, tanto en variedad de productos, que incluían una gama amplia de requerimientos, aunque con cierto énfasis en las mercancías referidas al ramo textil, como en los que se traían de retorno (plata, cueros, materias colorantes, maderas finas, etc.), y por fin en lo tocante a la cuantía económica de la actividad.

De tal manera, a contar de 1705 y por los diez años que siguieron hasta 1714, un centenar de naves, a lo menos, salieron de Francia con destino a las costas chilenas y peruanas, lo que habría de representar dos tercios del total del movimiento marítimo del treintañal sobre aguas magallánicas.

De tantos viajes, interesa destacar los realizados por Jean Doublet en 1708 por la vía del cabo de Hornos, y en 1712-1714 por los navíos *St. Joseph* y *Marie*, por el estrecho de Magallanes. En el primero participó el padre de Louis Feuillée, cartógrafo de renombre, que se ocupó de hacer observaciones naturalistas y de levantar mapas de las regiones visitadas, en tanto que en el segundo viaje, lo hizo el ingeniero Amedée Frezier, que dejó relaciones notables acerca de los territorios conocidos y las costumbres de sus habitantes.

El tratado de Utrecht (1712) que restableció la paz en Europa consagró el derecho exclusivo de España para comerciar con sus colonias, circunstancia que obligó a Francia a su cumplimiento. De allí que una ordenanza del mismo año prohibió la navegación al Pacífico bajo severas sanciones. La prohibición no surtió efecto y el tráfico continuó, pero como negocio devino ruinoso por la competencia entre armadores. Nuevos reclamos de España y las potencias marítimas en contra de Francia ante las violaciones que sus nacionales hacían del tratado de Utrecht, obligaron al monarca a disponer medidas drásticas para poner coto a la situación. Fue así como en 1716 se prohibió el tráfico clandestino hacia Sudamérica bajo pena de muerte y se dispusieron medidas efectivas para capturar a los infractores.

El comercio, aunque no cesó del todo decayó notoriamente, tanto así que para el lapso que medió entre 1716 y 1724 se registraron únicamente 23 zarpes[8]. Contribuyeron a ello, además de la prohibición real, las acciones emprendidas por España en contra de los navíos que persistían en el tráfico de contrabando. De cualquier manera hubo de llegar a término definitivo a partir de 1725.

En lo que interesa a Magallanes, un tráfico tan nutrido -más naves habían surcado las aguas australes en casi tres décadas, que en los 176 años corridos entre el momento del descubrimiento de Hernando de Magallanes y el arribo de Gennes-, hubo de dejar magro fruto[9].

Ello porque salvo los viajes de Gennes, Beauchesne y Jouin, el centenar y más de naves que lo efectuaron tuvieron por este territorio un interés absolutamente marginal, limitado a ocasionales recaladas por razón de algún aprovisionamiento indispensable, reparación o abrigo, y, quizá, por curiosidad respecto del mundo indígena.

De ese modo poco pudo quedar: amén de los levantamientos hidrográficos en el

sector centro-occidental del Estrecho, sólo se registraron algunos hallazgos geográficos menores, como el canal Bárbara (navegado por vez primera en 1713 por la tartana *Sainte Barbre*) y la bahía de San Francisco en el archipiélago del Cabo de Hornos, así como la determinación precisa de la latitud de este accidente, que hasta 1701 se creía situado hasta dos grados más hacia el sur de su ubicación real; también la primera constancia de la actividad volcánica fueguina y una toponimia efímera pues, salvo contadas excepciones, la misma no fue acogida por la posteridad.

Mayor importancia tuvo la faena cartográfica realizada en el curso de los numerosos viajes, en especial durante la expedición de Beauchesne que fue harto fecunda en este respecto, pues se sabe de 9 mapas generales del Estrecho y de 21 planos de puertos, a lo menos, todos manuscritos. Estas y otras piezas sirvieron de base para la construcción de nuevos mapas impresos, entre ellos los de Nicolás Fer y Louis Feuillée. Cabe mencionar también la carta de la región del Estrecho y la Tierra del Fuego que fuera trazada por el ingeniero Frezier, tenida como la mejor de cuantas fueron elaboradas por los franceses durante el período que se considera. Pero, así y todo, la producción mencionada no tuvo mayor trascendencia para el progreso de la representación de la geografía meridional, quedando por debajo de los mapas holandeses e ingleses conocidos en la época[10].

En cambio, han resultado de interés, como documentos de apreciable valor testimonial, las relaciones y diarios que se escribieron durante los distintos viajes por capitanes, pilotos, ingenieros y pasajeros de las naves galas, probablemente en cantidad superior a la veintena, y que en parte permanecen inéditos. Con estos documentos se dio cumplimiento cabal a las instrucciones reales, particularmente las concernientes a la expedición de la Compañía del Mar del Sur, en cuanto debía dejarse constancia, en forma amplia y extendida, de todo lo que era necesario saber respecto de un territorio ignoto sobre el que se planeaba erigir establecimientos de importancia. Tales escritos consiguieron conservar una visión que, aunque parcial y ocasional, permite -y deberá permitir- ilustrar mejor sobre las circunstancias y características propias de un tiempo prístino, en particular en lo referido a la vida aborigen durante una época todavía insuficientemente documentada.

2. Sospechosas travesías ocasionales y un naufragio que se hizo célebre

Mientras del modo considerado habían actuado y actuaban los franceses, otro pueblo mercante y navegante como era el británico, desarrollaba sus propias acciones en las que la Región Magallánica aparecía más comprometida. Circunstancias de variado orden habían mantenido alejados a los ingleses de las aguas australes por una veintena de años; cuando se produjo el retorno, como antes, los navegantes fueron corsarios que pasaban al Pacífico para emprender sus correrías en perjuicio del tráfico comercial de las colonias españolas.

En 1708 lo hizo el capitán Woodes Rogers, quien estuvo por un tiempo en aguas

del estrecho de Magallanes luego de haber cruzado por el cabo de Hornos. Con su nave realizó algunos reconocimientos en la zona fretana para verificar sus condiciones de habitabilidad y su adaptabilidad para cultivos agrícolas, circunstancia que aprovechó para tomar posesión de la actual isla Carlos III, estratégicamente situada en medio del gran canal, en su sección occidental. Una década después, en 1719, arribó a las mismas aguas otro corsario, John Clipperton, quien con su nave *Success* permaneció algo más de cinco meses realizando reconocimientos hidrográficos y otras observaciones. Contemporáneamente, George Shelvocke, que había zarpado desde Inglaterra conjuntamente con aquél, separándose después por causa de una tormenta, pasó con el *Speedwell* por aguas fueguinas, cruzando el estrecho de Le Maire, en una navegación aparentemente irrelevante.

Aunque estos actos, especialmente los significativos de pretensión de soberanía, finalmente carecieron de toda trascendencia, su realización -por estimársela ajena al quehacer propio de corsarios- mueve a conjeturar si además del corso movía a los ingleses una oculta intención como podía ser el propósito de establecer bases o factorías de apoyo, de las que pudiera derivar una ocupación formal.

En efecto, todo parece indicarlo así. Recordando como remoto antecedente la temprana recomendación que en 1579-80 hiciera el geógrafo Richard Hakluyt a la reina Isabel, en cuanto que el Estrecho "debía ser tomado y fortificado, habitado y conservado" por la nación inglesa[11] y la coetánea posesión realizada por John Winter, los hechos que se sucedieron tras los actos semejantes de Narborough en 1670 y de Strong en 1690, lejos de casuales, parecían obedecer a una motivación que debe entenderse como parte integrante de la política de expansión global, puesta en práctica por los británicos a partir del siglo XVIII. En este contexto comprensivo, las operaciones de Rogers y Clipperton cobran relevancia, teniendo como objetivos los intereses de su nación, inicialmente mercantiles, en el Pacífico sur. Este propósito llevó, según lo ha señalado Helen Wallis, a la formulación en 1711 de un proyecto específico por parte de Robert Harley, *Lord* del Tesoro, en el que colaboraron antiguos capitanes corsarios como John Cooke y Woodes Rogers, entre otros. En él se sugería que el puerto de Valdivia era el lugar más recomendable para la tan necesitada estación de recalada y aun como base para una radicación británica permanente con eventual influencia jurisdiccional en todo el meridión americano. Contemporáneamente Daniel Defoe, un importante editor de obras geográficas, propuso a la misma autoridad otro plan en el que, además de Valdivia, se consideraba la fundación de un segundo establecimiento inglés en la costa patagónica oriental. Pero ninguno de estos proyectos llegó a concretarse, aunque fueron materia de especial consideración por parte de la Corona.

Entre tanto España recelaba de esas travesías sospechosas, toda vez que informes y antecedentes antiguos y otros recientes de sus embajadores y espías habían proporcionado indicios o referencias sobre los proyectos ingleses. En 1719, época en que la preocupación subió de grado debido a las andanzas de Clipperton, la Corona previno al virrey del Perú sobre tales movimientos, asegurándose que los ingleses pretendían establecer una colonia en el litoral occidental próximo al estrecho de Magallanes, que se hallaba bajo jurisdicción de Chiloé, pues allí había "parajes de favorable situación para fortificarse y hacerse dueños de la Mar del Sur y por

consecuencia del comercio de ese Reino"[12]. Ya se verá más adelante cuáles serían las medidas adoptadas para conjurar el peligro que esos propósitos podían significar para sus posesiones en el sur de América.

Mediando otro prolongado lapso se registró en mares australes la presencia de los hombres de Albión en circunstancias ominosas originadas en cuestiones propias de la histórica enemistad anglo-hispana. En la oportunidad la razón del conflicto estaba en las prolongadas tensiones producidas entre ambas potencias, a propósito del comercio con las colonias españolas de América, en particular con las del Caribe, y que Inglaterra se empeñaba en ejercer aún por vías ilegales, lo que naturalmente fue causa de acciones represivas por parte de España.

Una de éstas, precisamente, asumió carácter más serio, tanto que fue la causa directa de la declaración de guerra que hizo Inglaterra a España (octubre, 1739). A raíz de ello el Almirantazgo preparó un plan bélico de proyecciones, una de cuyas fases preveía asestar un golpe definitivo a la potencia rival en sus colonias del Pacífico sudoriental, inclusive con la captura del puerto de Valdivia para su empleo como estación permanente en el ejercicio expansivo del comercio. La coyuntura internacional referida vino a servir de tal manera para reactualizar el antiguo propósito que subyacía latente en los planes oficiales.

Para ello se dispuso que una flota de seis navíos y dos mercantes auxiliares, armada con 236 cañones, zarpara con ese destino al mando del comodoro George Anson, utilizando la ruta del cabo de Hornos. Concluidos los preparativos de rigor, los buques se hicieron a la vela desde el puerto de Spithead el 10 de agosto de 1740.

El gobierno español no demoró en enterarse del proyecto y para conjurar la amenaza que el mismo significaba, dispuso la organización de una escuadra, puesta a las órdenes del almirante Jorge Pizarro, con el objeto de dar alcance a los ingleses y batirlos para desbaratar sus propósitos ofensivos. Zarparon así cinco navíos y un patache poderosamente artillados, pero con sino de infortunio pues desde el principio del trayecto las tempestades los castigaron severamente. Adelantado y sin avistar a los buques enemigos, Pizarro inició el cruce del cabo de Hornos en febrero de 1741 con un temporal desatado que dispersó las naves, las que tras dura lucha consiguieron retomar el Atlántico, sin saber unas de otras, totalmente desmanteladas y con pérdida de más de dos tercios de sus tripulantes (alrededor de 1.800 vidas). Finalmente llegaron a puerto seguro tres navíos en tristísimas condiciones. Los marinos españoles que habían navegado al sur para batirse con los ingleses, consiguieron hacerlo únicamente con el bravío mar austral y con resultado catastrófico.

Entre tanto, a sus rivales les había ido apenas algo mejor, pero aun así se vieron impedidos de cumplir con sus objetivos. Sorprendidos los buques por otra tormenta durante la navegación por el sur de la Región Magallánica, debieron soportar un castigo durísimo. Desperdigados y con fuertes pérdidas en hombres, cuatro de ellos, incluida la nave insignia, consiguieron llegar hasta las islas Juan Fernández; otros dos se devolvieron al Atlántico y alcanzaron hasta Brasil; la fragata *Wager*, tratando de capear la tormenta se arrimó a la costa de Patagonia occidental, y de la *Industry*, una de las naves auxiliares, al parecer se perdió.

Lo relatado no habría pasado de un lamentable siniestro periférico, de no mediar un suceso consecuente que le acarrearía alguna posterior notoriedad al territorio magallánico.

La *Wager* medio desarbolada y con muchos destrozos en cubierta fue aproximándose remontando la costa, empujada por el viento y la corriente, y llegó a mediados de mayo de 1741 al golfo de Penas, exactamente hasta la latitud 47°, y después dio la vuelta en redondo y navegó al sur, yendo a encallar sobre unas rocas en la costa norte de las islas Guayaneco, precisamente en la que desde entonces sería conocida con su nombre, acabando virtualmente destrozada por la mar bravía.

La tripulación compuesta por un centenar y medio de hombres pudo llegar a tierra, pero maltratada como venía por los azares precedentes, no tardaron en producirse las primeras bajas entre los más débiles y enfermos. El ánimo de la gente era entonces deplorable y cundió la indisciplina entre algunos, registrándose acciones de pillaje en los restos del navío, algunas deserciones y aun hechos de sangre.

Sin embargo de lo difícil, la situación se enfrentó de la mejor manera posible. Se levantó un campamento precario para albergar a los náufragos; se dispuso el rescate de los elementos y artículos aprovechables, como provisiones, armamento, pólvora, herramientas y las embarcaciones menores que portaba el buque. Se organizó asimismo el abastecimiento alimentario, con lo recuperado y el producto de la caza, pesca y recolección de mariscos y algas en la playa. Los náufragos no tardaron en recibir la visita de los indios kawéskar que circulaban por los alrededores, relación que se inició pacíficamente, pero que se interrumpió después que algunos de aquéllos intentaron abusar de las indias, circunstancia que motivó el alejamiento de los naturales.

El capitán Cheap, hombre obstinado y de genio destemplado, no era el más adecuado para manejar tan difícil situación y pronto cundió la disensión, menudeando atropellos y acciones violentas. Se formaron así dos grupos: uno, el menor, que reconoció la autoridad de aquél, integrado entre otros por el teniente Hamilton, el contramaestre Alexander Campbell, el cirujano Walter Elliot y el guardiamarina John Byron, que conservaría para la posteridad la memoria del naufragio y de los sucesos sobrevinientes. El otro, en el que quedó la mayoría de la gente, bajo las órdenes del artillero John Bulkeley, hombre inteligente y enérgico con hechuras de conductor, a quien secundaba James Mitchell, el carpintero de la fragata, todo un mal sujeto.

Entre tanto la gabarra o barcaza, que era la mayor de las embarcaciones rescatadas, gracias a la pericia y habilidad de Mitchell y sus ayudantes se transformó en una suerte de goleta, con mástiles y otros agregados que la dejaron apta para la navegación por esos mares. Al quedar terminada en el improvisado astillero, recibió el nombre de *Speedwell*, en recuerdo del buque del capitán Shelvocke.

La ruptura que se venía avecinando desde hacía tiempo, derivó en abierto amotinamiento de la mayoría de la gente. La causa principal del movimiento estuvo en la decisión sobre el rumbo que debía tomarse al dejar la isla. El capitán Cheap había decidido navegar hacia el norte hasta encontrar al comodoro Anson, mientras que Bulkeley y sus partidarios querían hacerlo hacia el sur, para tomar el estrecho de Magallanes y desde allí dirigirse a Inglaterra.

Como podía esperarse, éstos se impusieron por su número y decisión, y apoyándose en su fuerza se apropiaron de la goleta, un cúter y un bote. Los amotinados querían llevarse consigo al capitán, bien fuera por su propia voluntad o por la fuerza, pero después desistieron al comprobar la estrechez de acomodaciones para tanta gente como la que quería embarcarse, temiéndose que la presencia de aquél pudiera acarrear

problemas, por lo que se decidió su abandono en tierra.

De esa manera, un total de 81 hombres se distribuyeron en las embarcaciones, 59 de ellos en la *Speedwell*, provistos con todo lo que pudo reunirse para asegurar un largo viaje. El zarpe tuvo ocurrencia el 14 de octubre, a cinco meses cabales del naufragio. En tierra quedó el capitán y un par de hombres fieles, Hamilton y Elliot; a poco andar se les agregaron Byron, Campbell y otros ocho hombres que dejaron a Bulkeley una vez que se enteraron de que el capitán no iba con ellos. Más tarde todavía se juntaron al grupo algunos que habían desertado previamente. Así los forzados relegados de Guayaneco eran, además del capitán, cuatro oficiales y quince hombres de mar, a los que se dejó algunas raciones escasas para su subsistencia. Cheap consiguió también que se le entregaran unas cuantas armas y una porción limitada de pólvora y municiones; algunas herramientas, un cuadrante y un compás, y la infaltable Biblia, con la que, como cristianos que eran, podrían tener un poco de consuelo espiritual en su aflictiva soledad.

El capitán y sus compañeros comenzaron a sufrir de inmediato debido a la insuficiencia de provisiones, agravada por algunos hurtos, lo que obligó a la adopción de medidas disciplinarias contra los responsables. La necesidad se alivió en parte con el rescate de algunas barricas de carne salada de entre los restos del naufragio. Así, en medio de privaciones y soportando malos tiempos, corrieron las semanas hasta mediados de diciembre, época en que se decidió abandonar la isla para dirigirse hacia Chiloé. Para ello se disponía de una falúa y un serení.

La navegación en esas embarcaciones sobrecargadas de gente por un mar agitado como es el característico del golfo de Penas, resultó difícil y riesgosa, lo que obligó alivianarlas de lo superfluo y hasta de lo necesario, como eran las provisiones que se llevaban. Fue ese el duro inicio de una travesía en demanda de la salvación que resultó un verdadero calvario: el hambre hizo estragos entre la gente debilitada, se sucedieron los accidentes, en uno de los cuales se averió de modo irreparable el serení, lo que obligó abandonar en la costa a parte de sus tripulantes, con algunos recursos para que trataran de arreglarse como y hasta cuando pudieran. Menudearon así las penurias a lo largo de una navegación agotadora e infructuosa por el litoral de Taitao, en búsqueda de un paso hacia el norte, en medio de un clima inusualmente inclemente. Al fin, rendidos y desesperanzados, Cheap y compañeros emprendieron el viaje de regreso a Guayaneco, que en el transcurso del cansador voltejeo había sido recordado como el paraje más hospitalario de ese territorio salvaje.

Cuando el ominoso fantasma de la tragedia final se cernía sobre los sobrevivientes, de modo providencial avistaron a un grupo de indios chonos que serían sus salvadores. Para abreviar la historia, ya ajena, solamente Cheap, Hamilton, Campbell y Byron consiguieron llegar a mediados de junio de 1742 hasta Chiloé. Los demás infortunados habían perecido en el trayecto o habían quedado rezagados o abandonados[13].

Bulkeley y los demás, como es sabido, habían puesto proa al sur, costeando el archipiélago noroccidental magallánico. El 2 de noviembre la *Speedwell* y el cúter estaban frente al golfo Trinidad, por el que penetraron siguiendo por el canal homónimo y luego, con rumbo suroeste, por el Concepción, para salir nuevamente al Pacífico por bahía Salvación. Las singladuras se desarrollaban con lentitud tanto para no arriesgar a las embarcaciones, cuanto para recalar en sitios abrigados en procura de alimentos,

pues sobraban fatigas y apretaba el hambre debido al racionamiento estricto impuesto por el jefe de la partida. Preocupaba especialmente a Bulkeley la seguridad del cúter, que se hallaba muy desprotegido. Con todo, no fue posible evitar que una noche de tormenta rompiera sus amarras y se perdiera con un hombre a bordo, mientras el resto de los tripulantes descansaba en tierra. Con lo ocurrido el ánimo de los demás quedó por el suelo y sólo con grandes esfuerzos Bulkeley consiguió que tomaran parte en el trabajo cotidiano, en lo que, además, les iba la esperanza de salvación.

La situación se hizo tan angustiosa que algunos eligieron quedarse en esa costa bravía y desconocida provistos de unos pocos recursos para subsistir. Once hombres fueron dejados así en tierra el 8 de noviembre, en un punto calculado en 50° 40' de latitud sur, posiblemente en el litoral de alguna de las actuales islas Duque de York, Doñas o Farrel.

Tras ese incidente la *Speedwell* prosiguió la derrota bordeando el archipiélago, siempre con mar gruesa, para alcanzar el día 10 la que creyeron era la boca occidental del Estrecho debido a una incorrecta interpretación del derrotero de Narborough, por el que se guiaban. Al parecer era el golfo Sarmiento, que franquea el acceso al interior del archipiélago de la Reina Adelaida. Empujada por vientos huracanados y soportando una cerrada lluvia, la goleta consiguió penetrar por entre islas e islotes. Los sesenta hombres que la tripulaban pasaron ese duro trance con el alma en un hilo, para relajarse una vez que se encontró refugio en puerto seguro. Hasta el más endurecido de esos hombres, escribiría Bulkeley, no dudó entonces que la Providencia había amparado a la nave y salvado sus vidas.

Al día siguiente siguieron hacia el interior, siempre creyéndose en el Estrecho; avistaron algunos indios con los que intercambiaron ropa por perros, animales que los ingleses sacrificaron en el acto para comerlos, tal era su necesidad. Soportando lluvia y viento constantes, y deteniéndose cuando podían para recoger mariscos con los que conseguían aplacar su ansia de alimentos, fueron avante por un rumbo que no coincidía con el trayecto descrito por Narborough. Para entonces el estado de la gente era más que deplorable y pronto comenzaron las muertes por inanición, siendo dos grumetes las primeras víctimas.

Viéndose perdidos en el dédalo insular, los ingleses decidieron volver atrás para tomar la ruta correcta, determinación que pareció fatal pues las dificultades y las penurias aumentaron. Sólo el 5 de diciembre pudieron avistar sucesivamente los cabos Pilar y Deseado, las buscadas señales de acceso, y penetraron por el verdadero Estrecho. Aquel errabundo voltejeo había tomado dos semanas y había significado la muerte de cinco hombres, además de liquidar el prestigio de Bulkeley y la confianza que en él tenía la gente.

Con la tranquilidad que hubo de dar el saberse en la ruta correcta, se navegó con seguridad y sin mayor dificultad, avistándose más indios e intercambiándose con ellos. El 7 de diciembre la goleta conseguía doblar el cabo Froward, punto desde el cual las condiciones climáticas y el paisaje comenzaron a suavizarse, recuperándose un tanto el ánimo general. Estrecho avante, luego de fondear en Agua Fresca para hacer provisión indispensable del elemento que por su calidad había dado nombre al lugar, y en la isla Isabel, donde los hombres recogieron gran cantidad de huevos de aves marinas, se traspuso la Primera Angostura y se fondeó en una bahía de la costa

norte. Allí se renovó la provisión de agua, necesaria para la navegación oceánica que debía emprenderse.

El día 11 de diciembre de 1741 la *Speedwell* salía al Atlántico al cabo de una travesía fretana de sólo una semana y variando el rumbo se dirigió hacia puerto Deseado. Poco antes, algo al oeste de la punta Dungeness, posiblemente en punta Daniel, los tripulantes observaron sobre la costa un grupo de patagones a caballo, en lo que fue la primera evidencia histórica de tal circunstancia cultural en el territorio patagónico meridional.

Concluyó de esta manera, en lo que a la Región Magallánica se refiere, esta penosa travesía, consecuencia del mentado naufragio de la *Wager* en la costa de una de las islas Guayaneco. De este siniestro y de sus acontecimientos derivados se informaría rápidamente el público inglés -y más tarde el europeo-, por distintas relaciones de los protagonistas que, de paso, darían notoriedad al territorio austral de Chile.

En otro orden, los desastrosos resultados de la expedición de Anson obligaron a modificar de manera sustancial los planes secretos para un establecimiento mercantil y colonial inglés en la parte meridional de América. El mismo jefe naval si bien haría recomendaciones referidas a Guayaneco y al puerto de Inche, propondría después su ubicación de preferencia fuera del continente, en islas oceánicas como Juan Fernández o las Malvinas. A esta opinión debió sumarse sin duda el conocimiento de la dura experiencia de los sobrevivientes del naufragio de la *Wager*, en cuanto se refería a las condiciones bravías del territorio occidental magallánico. Tales recomendaciones serían debidamente ponderadas por la Corona y el Almirantazgo y en ellas se fundaría la ulterior acción inglesa de 1765 sobre el archipiélago del Atlántico sur.

3. Los viajes científicos

Mientras del modo visto se habían ido registrando los sucesos relatados, en Europa se desarrollaba un fenómeno sorprendente en el terreno de las ideas y que ha sido conocido por la posteridad como la "revolución científica". Sus raíces cercanas estaban en los procesos de cambios religiosos y en los descubrimientos geográficos de los siglos XVI y XVII que habían franqueado las puertas de la libertad al intelecto, generando y estimulando la realización de estudios filosóficos y de otra índole sobre los que se organizaría la ciencia moderna.

Como consecuencia se habían creado academias o sociedades científicas, tales como la Royal Society de Londres (1662), la Academie de Sciences de París (1666) y la Academia Prusiana de Berlín (1700), que al dar cobijo en su seno a ilustres pensadores, habían llegado a ser las grandes impulsoras de la cultura universal.

Parte de esa saludable inquietud tenía por objetivo el conocimiento racional de la naturaleza, basado en la observación metódica y sistemática, con lo que se estimuló el estudio experimental y la investigación en todos los órdenes del saber humano. En particular las dos primeras entidades mencionadas, a contar de mediados del siglo XVIII, promovieron las expediciones geográficas para completar y profundizar el conocimiento del globo terráqueo, en un esfuerzo no concertado como nunca

antes se había dado. Favorecía entonces esta auspiciosa circunstancia la creciente disponibilidad de mapas confiables y de relaciones de viajes y, de manera especial, la invención o perfeccionamiento recientes de distintos instrumentos (termómetros, barómetros, relojes de resorte, cronómetros, etc.) para registros y mediciones en el transcurso de las exploraciones y hacer más seguras las singladuras por mares prácticamente ignotos.

Como cabía esperarlo, las tierras del Nuevo Mundo pasaron a contarse entre los objetivos geográficos prioritarios de ese trascendente movimiento, de manera particular sus regiones más remotas hacia el septentrión y el meridión. En este caso, no obstante el esfuerzo ya conocido, desarrollado en más de dos siglos corridos desde el primer avistamiento, mucho era lo que se ignoraba y no poco lo que, dándose por sabido, debía desbrozarse de mitos y falsedades. Así el tercio final del siglo XVIII habrá de registrar, sólo en cuanto se refiere a la Región Magallánica, una decena de expediciones de distinta importancia, aunque todas concurrentes a la obtención de un mayor, más completo y profundo conocimiento sobre el territorio, sus recursos y sus habitantes.

Con carácter precursor en estos viajes científicos debe mencionarse el paso de los capitanes Jorge Juan y Antonio de Ulloa en 1745 por aguas exteriores de Magallanes, desde el Pacífico al Atlántico, luego de haber realizado entre otros cometidos su célebre trabajo de medición del meridiano terrestre en las proximidades del Ecuador, destinado a establecer los verdaderos tamaño y figura del planeta. Sin embargo del carácter periférico y ocasional de su trayecto, Juan y Ulloa pudieron hacer algunas observaciones geográficas y náuticas referidas al territorio archipielágico occidental, cuya complejidad advirtieron, y sobre las que dejaron constancia en su *Nueva y Correcta Carta del Mar Pacífico o del Sur.* Esta pieza recogió además algunos hallazgos recientes de navegantes franceses referidos a la Tierra del Fuego sud y sudoccidental, pero con todo, no representó un adelanto sustancial para el conocimiento de la realidad geográfica del territorio magallánico.

En este ambiente de inquietud intelectual, estimulado por la paz de 1763 que habría de traer un prolongado sosiego a Europa, Gran Bretaña decidió emprender el reconocimiento del estrecho de Magallanes, sus tierras y aguas aledañas, al amparo de las nuevas luces de la ciencia, y averiguar su importancia para la navegación.

Por supuesto, ese no era el único objetivo. Había otro, menos altruista pero más provechoso para el interés de Albión, como era el de ganar posiciones ventajosas en el Nuevo Mundo en conformidad con sus antiguos designios político-geográficos. En este respecto se han conocido distintos antecedentes acerca de una preocupación que se remontaba casi a dos siglos. Al cabo de distintos avatares, el gobierno de Su Majestad Británica había determinado establecer una colonia en las islas Falkland o Malvinas, reivindicando para ello su hallazgo por Hawkins en 1593 y su primera posesión por Cowley en 1684. Para este cometido el Almirantazgo seleccionó al comodoro John Byron, competente marino veterano de las aguas patagónicas.

Este zarpó del Támesis con dos buenos barcos, el *Dolphin* y el *Tamar*, en junio de 1764, arribando a la boca oriental del Estrecho el 19 de diciembre. Las tareas de reconocimiento lo llevaron a fondear entre punta Dungeness y punta Wreck, en cuyas cercanías advirtió un gran grupo de patagones con los que sostuvo un amistoso

encuentro que se haría famoso. Aguas adentro, recaló en la bahía Posesión, isla Isabel y Sandy Point, paraje que encontró muy atractivo y rico en recursos, para continuar finalmente hasta puerto del Hambre, en el que permaneció algunos días, regresando luego al oriente para salir al Atlántico el 8 de enero de 1765. Se dirigió entonces a las Malvinas, procediendo a la toma de posesión de la isla occidental, fundando un establecimiento de su nación en puerto Egmont, como expresión de soberanía.

La trascendencia que se otorgó por la Corona a este acontecimiento, quedó cabalmente expresada en la comunicación que el conde de Egmont, Primer Lord del Almirantazgo, enviara al duque de Grafton el 20 de julio de 1765, una vez recibida la relación de Byron en que se daba cuenta de la posesión cumplida y otros sucesos de la expedición:

"La lectura de estos documentos [antecedentes sobre el descubrimiento de las Malvinas] creo que prueba completamente el Título de Su Majestad. Esto también probará la gran importancia de esta Estación, que es indudablemente la Llave de todo el Océano Pacífico. Esta isla debe controlar los puertos comerciales de Chile, Perú, Panamá, Acapulco y, en una palabra, todo el territorio español sobre ese mar. Van a hacer nuestras expediciones esas partes más provechosas para nosotros, más fatales para España y no menos formidables, tediosas o inciertas en una futura guerra. Y la costa de Chile, desde los Estrechos de Magallanes hasta las islas de Chiloé, siendo totalmente salvaje, deshabitada por los Españoles y poseída por los más belicosos de todos los indios en perpetua hostilidad contra España. El país es abundante sobre todo el resto en minas de oro y plata, y la navegación a través de esos estrechos desde esta isla hasta Chiloé es ahora bien conocida y raramente puede exceder un mes. Vuestra Gracia podrá recibir ahora el prodigioso uso que puede hacerse de aquí en adelante de un establecimiento en este lugar, por la nación que primero fije aquí firmemente su pie.

No es posible predecir al presente qué otras ventajas adicionales podrán derivarse de descubrimientos en toda aquella ruta meridional del océano, tanto al Este como al Oeste de los Estrechos de Magallanes; pero esas partes (ahora casi totalmente desconocidas) formarán tal asentamiento que será pronto y fácilmente explorado. Y probablemente podrá desarrollarse fácilmente y con gran provecho para esta isla, tanto en tiempos de paz como de guerra, un comercio con Paraguay y los Brasiles"[14].

Creemos entender así que, respecto de las miras inglesas sobre la Magallania, todavía quedaba por decir la última palabra.

Cumplido el trascendente encargo, Byron retornó a las aguas de Magallanes. Teniendo como base a Famine, los ingleses desarrollaron entonces un trabajo intenso, relevando varios puertos de la sección occidental del Estrecho, mejorando así la información hidrográfica disponible sobre la ruta trasfretana para ulteriores navegaciones. Esta faena fue complementada con el correspondiente levantamiento cartográfico[15]. Asimismo se recogieron antecedentes climáticos y nueva información de interés etnográfico. Luego de tan provechosa labor, Byron prosiguió su viaje hacia el Pacífico, convencido de la practicabilidad de la ruta del estrecho de Magallanes como vía transoceánica y así lo recomendaría al Almirantazgo a su regreso a Inglaterra. Byron fue el primer navegante en dos siglos, en opinar en tal sentido.

En la misma época en que éste reingresaba al Estrecho se produjo la entrada de la

fragata francesa *L'Aigle*, al mando del experto marino Luis Antonio de Bougainville. Después de recalar en San Gregorio y Famine, fondeó en la bahía que designó con el nombre de la nave (*bahía del Aguila*), donde se ocupó de la extracción de madera durante dos semanas, al cabo de las cuales levó anclas con destino a la colonia que los franceses habían fundado en las Malvinas.

Al año siguiente, en abril, sus capitanes Duclos-Guyot y la Giraudais, retornaron para cumplir similar faena con los buques *L'Aigle* y *L'Etoile*, ocupándose en ella hasta junio. En esta ocasión se produjo una escaramuza con los indios canoeros en puerto del Hambre y se mantuvo una pacífica relación con los patagones, en San Gregorio.

Habiendo cumplido con la comisión oficial de restituir la colonia de las Malvinas (Puerto Soledad, en la isla mayor oriental) a España, Bougainville regresó al estrecho de Magallanes en diciembre de 1767 con las fragatas *L'Etoile* y *La Boudeuse*, para efectuar un relevamiento científico encomendado por el Ministerio de Marina. Tales operaciones lo condujeron a las bahías Posesión y Santiago, isla Isabel, cabo Negro, a una bahía que llamaron *Duclos* (¿San Blas o bahía Buena?) y a numerosos surgideros de la costa firme hasta Fortescue, desde donde hizo explorar el litoral insular fueguino que enfrenta a aquel puerto. Mientras los pilotos hacían sus faenas de levantamiento hidrográfico y trazado de cartas, el naturalista De Commerson tenía a su cargo la herborización y el médico *monsieur* Verron realizaba las observaciones astronómicas, meteorológicas y etnográficas. Aunque estimables, esos trabajos no fueron comparables a los de Byron, pero resultaron útiles como información complementaria.

Tal como el comodoro inglés, el capitán Bougainville estimó que el Estrecho, pese a sus dificultades climáticas, era una vía de navegación mejor que la del cabo de Hornos y con mayores recursos.

Mientras este oficial después de su primera incursión, permanecía retenido por sus obligaciones en las Malvinas, arribaba al Estrecho el 17 de diciembre de 1766 una nueva expedición inglesa bajo la dirección de los capitanes Samuel Wallis y Phillip Carteret. Su misión era continuar los estudios desarrollados por Byron. La naturaleza de la Patagonia austral se mostró inclemente con las naves inglesas. En puerto del Hambre recios temporales casi las hicieron zozobrar, dificultando seriamente los trabajos científicos. Luego, siguiendo hacia el oeste, las naves alcanzaron hasta puerto Misericordia, donde una violenta tempestad las separó, prosiguiendo desde allí cada una por su cuenta.

Esas circunstancias climáticas, más el sobrecogedor y a veces ingrato aspecto físico del distrito fretano occidental, debieron influir sin duda en la mala impresión que los expedicionarios se llevaron del mismo y aun de todo el territorio, al que se apreció salvaje, inhabitable y frío. El juicio descriptivo de Wallis fue lapidario: "...la tierra que se presenta a la vista se asemeja más a las ruinas de un mundo que a la habitación de seres animados"[16].

Sin embargo de la contrariedad de la naturaleza, las observaciones desarrolladas por los marinos ingleses permitieron una descripción harto prolija y precisa, hasta donde les fue posible, de las costas occidentales del gran canal de Magallanes. Con estos trabajos y los precedentes de Byron fue posible mejorar sustancialmente la cartografía del Estrecho trazada un siglo antes por Narborough.

Tras esta seguidilla de viajes fretanos, se hizo presente por los mares de la periferia

sudfueguina el capitán James Cook, quien daba inicio a una importante empresa exploratoria por distintos mares del mundo, que le tomaría varios años y le alcanzaría una merecida celebridad sólo comparable a la de Hernando de Magallanes. En efecto, a principios de 1769 arribó a la costa oriental de la Tierra del Fuego con su navío *Endeavour*, llevando consigo a un calificado grupo de científicos entre los que destacaban los naturalistas John Banks, inglés, y Daniel Solander, sueco. Cook exploró entonces el área sudoccidental del complejo insular fueguino, desde la bahía Buen Suceso hasta el cabo de Hornos, lo que permitió el descubrimiento de la isla que llamó *Nueva* y el desarrollo de interesantes trabajos botánicos y etnográficos.

Retornó al área fueguina a fines de 1774, esta vez con el navío *Resolution* y acompañado por los naturalistas Johann Reinhold y Georg Forster. Procedía del Pacífico sur y occidental, vasta área donde había realizado interesantes y provechosas travesías, que le habían llevado a intuir la existencia del gran continente austral: la Antártida. Aproximándose al continente americano, recorrió el exterior desde el cabo Pilar hacia el sur, contorneando el gran archipiélago fueguino, lo que le permitió descubrir accidentes como la isla *Recalada* (*Landfall*), la amplia bahía de su nombre y el vecino seno *Navidad* (*Christmas*), como parte del más detenido trabajo exploratorio hidro y fisiográfico hasta entonces realizado en ese extenso y bravío litoral. La exploración desarrollada a lo largo de dos semanas permitió además hacer un estudio de determinación de latitudes y longitudes de la costa occidental fueguina, y obtener nuevos registros botánicos y observaciones etnográficas.

El interesante ciclo exploratorio científico de la Región Magallánica prosiguió una década después, otra vez en el Estrecho, con el notable trabajo de la expedición hidrográfica española dirigida por el destacado marino y geógrafo Antonio de Córdoba Lazo de la Vega. Estuvo secundado por los tenientes de fragata Dionisio Alcalá Galiano y Alejandro Belmonte, expertos en observaciones astronómicas, quienes se manifestarían como colaboradores muy eficaces.

Descontando las ventajas prácticas para la ciencia y la navegación se esperaba que esta expedición aportase "...a la Geografía e Hidrografía con el conocimiento seguro de estas remotas comarcas de los dominios del Rey, de que eran tan encontradas las noticias, presentando cada viagero un Plano del Estrecho á su modo con diversos nombres, según la situación de angustias ó esperanzas en que se encontraba al bautizar sus peligros; hechos los más sin un proyecto formado, y sólo con el interesante desvelo de perder de vista lo más presto posible tan horrendas regiones; pues aunque Sarmiento y los Nodales que las visitaron de propósito, hayan dexado descripciones mucho más circunstanciadas que las de los Extrangeros, por la incuria de aquellos tiempos se han perdido sus planos, con lo que aquellas quedan ininteligibles en mucha parte, y en todas no tan exactas como deben ser á causa de los cortos auxilios que les suministró su siglo: variedad y confusión que era necesario aclarar y fixar de una vez para que se juntase a la gloria del descubrimiento de este anhelado tránsito al Pacífico la de reconocerle y describirle completamente.

Otro motivo muy poderoso militaba á favor de esta comisión: lo dilatado de los viages al S. por el Cabo de Hornos, lo pernicioso que suele ser a los equipages, y los demás inconvenientes conocidos de todos, ha hecho apetecer siempre otro rumbo de menores penalidades: y los ojos de muchos se han dirigido al Estrecho de Magallanes

creyendo diminuiría el tiempo y los daños de aquella navegación: problema interesante que se debía confiar a unos Marinos idóneos, con cuyos votos saliese autorizada para los inteligentes la resolución"[17].

Se eligió un buen barco de la flota real, la fragata *Santa María de la Cabeza* cuyas condiciones marineras quedarían probadas durante el viaje. Fue dotado del mejor instrumental existente en el momento: relojes para la medición astronómica, quintantes y sextantes ingleses, y otros elementos similares, además de toda la información escrita y cartográfica que se pudo reunir, originada en los viajes anteriores al Estrecho.

La expedición zarpó de Cádiz el 9 de octubre de 1785 y entró el 22 de diciembre al Estrecho. Después de varias recaladas en la costa septentrional llegó a puerto Gallant, donde permaneció durante 39 días. Allí se dispusieron exploraciones hacia el sector centro-occidental del gran canal. Tras una fructífera tarea de casi tres meses, Antonio de Córdoba regresó a España.

Los resultados de esta comisión fueron de verdadero provecho. Los trabajos hidrográficos permitieron elaborar una carta del estrecho de Magallanes con un completo derrotero descriptivo, además de una docena de planos de puertos del sector occidental y una carta geográfica del extremo meridional americano desde los 47° sur al cabo de Hornos, y por último una voluminosa relación comprensiva de los diversos aspectos del viaje.

En otro plano, Córdoba efectuó interesantes observaciones sobre los recursos naturales y los habitantes del Estrecho, con quienes mantuvo trato, tanto con los canoeros como con los cazadores esteparios. Por último, respecto a la navegación por el canal interoceánico, el juicio de Córdoba fue discordante de los de Byron y Bougainville, pues estimó que "...sería una temeridad elegirlo para paso del S. a todo buque, y con mucha más razón á los mercantes, que siendo de peores calidades, no tan bien acondicionados, y con tanta menos tripulación sería quasi cierta la desgracia total de la mayor parte"[18].

Aunque los resultados hidrográficos de la expedición habían sido importantes fueron juzgados insuficientes por las autoridades marítimas hispanas, por lo que se dispuso una nueva comisión para completarlos.

En esta nueva expedición Córdoba contó con la colaboración del capitán Fernando Miera y dos oficiales hidrógrafos de reputación, Cosme de Churruca y Ciriaco de Cevallos. Los buques que la componían, paquebotes *Santa Casilda* y *Santa Eulalia* arribaron al Estrecho el 19 de diciembre de 1788 y fondearon en la bahía de Fortescue elegida como base para los trabajos hidrográficos del sector occidental del gran canal. Estos fueron tan prolijos y completos como podía esperarse de la pericia de los marinos españoles, quienes relevaron y reconocieron ambas costas del Estrecho, desde Fortescue hasta el cabo Pilar. Después de obtener un caudal de informaciones náuticas y científicas finalizaron la comisión a mediados de febrero de 1789.

Con las expediciones españolas el conocimiento geográfico del Estrecho se incrementó de manera sustancial y la información obtenida fue considerada casi insuperable por las potencias marítimas durante tres décadas. Así, uno de los mejores hidrógrafos de todos los tiempos, el capitán Robert Fitz Roy, calificó la Relación de Antonio de Córdoba como el trabajo "más completo y probablemente el único bueno de la navegación del Estrecho de Magallanes"[19]. En cuanto a la navegación del

gran canal, la segunda expedición de Antonio de Córdoba no hizo sino ratificar su conclusión anterior: era preferible el paso del cabo de Hornos al del Estrecho, pues su clima adverso rechazaba el tráfico de naves por sus aguas.

De esta manera el estrecho de Magallanes tornó a quedar en el olvido de los navegantes a partir de 1789, debiendo transcurrir largo tiempo hasta que algún barco lo surcara ya bien entrado el siglo XIX.

El ciclo de los viajes científicos importantes concluyó con la expedición del capitán de navío Alejandro Malaspina, que sería la postrera gran empresa española de reconocimiento geográfico en aguas del sur americano. Su origen estuvo en una ambiciosa propuesta hecha por el mismo marino al rey Carlos IV, destinada a obtener un conocimiento lo más completo y actualizado posible sobre los dominios americanos de la Corona. Por lo tanto había de abarcar aspectos propiamente geográficos, científicos, mercantiles y -cosa novedosa- políticos, materia esta referida a la comprobación del grado de madurez y sentimientos de los pueblos americanos, teniendo en vista posibilidades de gobierno autonómico ante el despertar de las naciones a las novedosas ideas político-sociales en boga y la permanencia del imperio español. En lo tocante a la Región Magallánica y tras el acabado trabajo de Antonio de Córdoba en el Estrecho, Malaspina consideró la necesidad de adelantar en el conocimiento de la periferia austral.

Acogido su plan, el 30 de julio de 1789, zarparon las naves que integraban la expedición: las corbetas *Descubierta*, a cargo del propio Malaspina, y *Atrevida*, puesta al comando de José Bustamante y Guerra, otro oficial de experiencia digno émulo de su calificado jefe. Con ellos iba un grupo de especialistas que llevaban la responsabilidad de realizar estudios astronómicos y naturalistas.

En diciembre del mismo año las naves comenzaron a operar en el área partiendo por la costa patagónica central hasta puerto Deseado, desde donde pusieron rumbo a las islas Malvinas, otro de los objetivos geográficos del viaje. Completada parte de la exploración prevista, Malaspina y Bustamante se dirigieron a las costas del continente, arribando a fines de diciembre al cabo Vírgenes. Desde allí las corbetas fueron subiendo en latitud, en navegación exploratoria del litoral fueguino hasta el cabo de Hornos, para luego proseguir por el Pacífico, aunque a gran distancia del continente americano. Cuatro años después retornaron los expedicionarios, luego de haber cumplido en otros mares una extensa, laboriosa y ponderable labor hidrográfica y científica. La travesía fue nuevamente epicontinental, en trayecto semejante aunque inverso al de 1789, agregándose en su transcurso información adicional a la obtenida durante el primer viaje.

El resultado de estas expediciones científicas se tuvo en un caudal de antecedentes que significó un adelanto notable respecto del conocimiento que antes de 1760 se disponía sobre el universo geográfico magallánico. La geografía en su más amplia acepción, la etnografía y las ciencias naturales fueron los campos que mostraron mayor avance. Todavía, en aspectos especializados como el de la hidrografía y la cartografía, se consiguió una producción de mapas generales, cartas sectoriales y planos de detalle como nunca antes se había conocido.

Tal vez la expresión más cabal de ese progreso se obtuvo con la elaboración de la *Carta Esférica de la América Meridional desde el paralelo 36° hasta el Cabo*

de Hornos, publicada en Madrid en 1798, y en la que la fisonomía continental se mostraba asombrosamente próxima a la realidad, en cuanto a rumbos, dimensiones y proporciones, amplitud y otros. Particularmente apreciable, con todo lo insuficiente que era, se advertía el progreso en la representación de la costa occidental de Magallanes desde el golfo de Penas hasta el Estrecho. En ello podía verse que los competentes oficiales de la Real Armada que la habían construido, supieron aprovechar también las informaciones obtenidas en las expediciones menores emprendidas desde Chiloé hacia el sur durante el curso del mismo siglo, antecedente procurado durante la recalada de las naves de Malaspina en esa isla en 1790 y 1793.

4. Decadencia y fin de los mitos y leyendas

Una de las más importantes consecuencias que derivó del paso de los navegantes científicos por aguas australes, incluyendo las ocasionales recaladas en algunos parajes de sus litorales, fue la del término de buena parte de la mitología que había surgido a partir del tiempo de los primeros avistamientos. El "siglo de las luces" en su proclamada racionalidad cognoscitiva no podía continuar aceptando, de buenas a primeras tantas patrañas como las que se habían afirmado respecto de la vida humana y natural de la Región Magallánica.

Al cabo del ciclo exploratorio, más precisamente hacia el comienzo de la década de 1790, no había quién en Europa o América, teniéndose por persona siquiera medianamente ilustrada, aceptara la existencia de hombres coludos y antropófagos en la Tierra del Fuego, por bestial que pudiera haber parecido su aspecto a los exploradores. Menos aún la noción de desmesura que se había dado gratuitamente a plantas y animales, seres que paulatinamente y según se sucedieron las observaciones y registros, asumieron tamaños normales y formas racionalmente aceptadas como expresiones de evolución y adaptación a sus ambientes exigentes.

Mar y clima magallánicos, con lo bravíos que se habían mostrado antaño y lo seguían siendo después, acabaron entendidos como circunstancias naturales rigurosas, propias de la elevada latitud y situación límite meridional del territorio. Aquel elemento, sin que menguara su carácter, pasó a ser superado con alguna ventaja en la medida que la técnica naval y la invención científica permitieron construir embarcaciones más marineras y seguras como para enfrentar las más difíciles contingencias. El clima, sin ceder en rigor, acabó por ser aceptado como tolerable, apenas para algunos, medianamente para otros y derechamente para unos terceros, quizá los menos. Así, la tierra vasta y su complejo entorno se liberaron de las imágenes y sensaciones terroríficas de otrora -nada más que fruto de ingratas experiencias- y se tuvieron progresivamente como partes, aún extremas, del mundo habitable.

La leyenda cesárea, si no superada en lo que tocaba a la Región Magallánica, había terminado desplazada geográficamente hacia latitudes más bajas del interior patagónico y ya en franco cuestionamiento.

Va de suyo que el mito más arraigado y por lo mismo más difícil de aventar era el del gigantismo patagón. En la superación de este equívoco, John Narborough debe

ser considerado un precursor pues ya en 1670, consignaría con sencillez en su mapa del estrecho de Magallanes, que los aónikenk tenían "una estatura mediana, no más que un inglés típico"[20]. Así una opinión respetable y verosímil iniciaría la demolición de la leyenda.

En el siglo siguiente fueron varios los viajeros y exploradores que trabaron relación ocasional o temporal con los patagones del Estrecho, por lo común en la comarca de la bahía de San Gregorio, uno de los paraderos tradicionales de estos indígenas. Como unos los apreciaron gigantes y otros no tanto, aceptando que eran de alta estatura, en 1767 se desató una curiosa y sabrosa controversia sobre la materia, originada directamente en la divulgación de las afirmaciones de Byron referidas a los naturales con los que sostuvo un encuentro en punta Wreck, que involucró a la prestigiosa Academia de Ciencias de París y a la Sociedad Real de Londres, discusión que al parecer se prolongó por un tiempo entre algunos naturalistas.

El ilustre sabio conde de Buffon, ajeno a la discusión, se había ocupado del asunto y había concluido opinando sensatamente: "Como los relatos que se refieren a ellos están plagados de exageraciones sobre otros temas, está permitido dudar de que exista realmente una raza de hombres enteramente formada por gigantes, sobre todo si se les atribuyen 10 pies de alto, puesto que el volumen del cuerpo de un hombre de esa talla sería ocho veces mayor que el de un hombre corriente. Por lo demás, si estos gigantes de las tierras magallánicas existen son muy pocos, ya que los que viven en los bordes del Estrecho y en las islas vecinas son unos salvajes de baja estatura"[21].

Los aónikenk sí eran altos; de estatura aventajada que podía promediar 1,80 metros en los hombres y algo menos en las mujeres, pero nunca los gigantes descomunales de tres o más metros de altura que se había pretendido. A esta razonable conclusión se arribaría con el término del siglo, lo que por cierto no evitaría que más de algún porfiado crédulo insistiera en la patraña del gigantismo patagón.

Para la historia etnográfica austral son clásicos los encuentros que sostuvieran Bougainville y Byron con los aónikenk de San Gregorio y punta Wreck, de Cook con los haush del sureste de la Tierra del Fuego y los yámana del archipiélago meridional; y de Bougainville y Córdoba con los kawéskar en la sección occidental del estrecho de Magallanes. De ellos derivaron antecedentes y observaciones fidedignos, que permitieron fundar científicamente los estudios etnológicos que se emprendieron a partir del siglo XX sobre los indígenas magallánicos, y superar así arraigados mitos y errados conceptos.

5. El encuentro de dos culturas. Consecuencias de los contactos y relaciones entre aborígenes y europeos

No obstante que ocasional y periférica, la presencia de europeos a lo largo de dos y medio siglos había traído algunas consecuencias para la vida y usos milenarios de los indígenas magallánicos.

El encuentro entre los habitantes autóctonos y los arribados de allende el océano

estuvo inicialmente signado por la sorpresa y el temor, para aquéllos, y por la desconfianza para éstos. Entre los primeros, tales sentimientos surgieron a la vista de las naves, extraños y desmesurados engendros que se desplazaban en las aguas cual lo hacían las aves marinas, y de los seres que las tripulaban, vociferantes en incomprensibles lenguas, cubiertos de pie a cabeza y portando unos artefactos que vomitaban fuego en medio de un ruido atronador. Para los europeos la causa de desconfianza estuvo en la desconocida índole de los aborígenes, que la mayoría imaginó artera por anteriores experiencias americanas, a veces no sin razón.

Superado el miedo de unos y la desconfianza de otros, al fin pudo más la curiosidad y de cualquier manera se estableció un contacto que llegó a ser tranquilo, no obstante que receloso, facilitado por el reparto de baratijas que servían para mantener bien dispuestos a los naturales.

Si los primeros encuentros interétnicos pudieron seguir un patrón de conducta parecido, pudo esperarse que tal prosiguieran en el tiempo. Pero, sensiblemente, las décadas finales del siglo XVI y las iniciales del XVII registraron una situación distinta.

En efecto, debió primar entonces el encuentro violento, fruto más de la incomprensión que de la perversidad, que se expresó en la dureza que los navegantes pudieron usar con los aborígenes -a veces en agresión brutal e injustificada- provocando invariablemente la reacción defensiva de aquéllos. Los ejemplos abundan, siendo los más notorios los casos protagonizados por los hombres de Pedro Sarmiento de Gamboa en la bahía de Gente Grande, Tierra del Fuego (febrero, 1580) y en punta Dungeness, San Gregorio y río Gallegos, Patagonia (febrero-marzo, 1584). Si éstos no pasaron de escaramuzas, más crueles y sangrientos fueron los sucesos provocados por Francis Drake en la ensenada de Cuavigüilgua (agosto, 1578), por Cavendish, en bahía York (febrero, 1587), y por los marineros de Oliverio van Noort, en cabo Orange, en la costa norfueguina (noviembre, 1599).

La violencia sin justificación no fue privativa de los europeos; también fue consecuencia de la barbarie de los aborígenes, como dolorosamente pudieron comprobarlo los holandeses en el Estrecho y, en particular, en el archipiélago austral fueguino. Allí, en la bahía Schapenham de la península Hardy, isla Hoste, los yámana masacraron a 17 hombres de la flota del almirante L'Hermite, que habían bajado a tierra para hacer aguada y sin armas (febrero, 1624).

Pero tras tan ominoso comienzo para la relación que había de darse entre dos culturas, la situación alcanzó de manera paulatina un estado de tolerancia en el que los actos violentos fueron progresivamente más escasos. Estos, cuando se dieron, corrieron por cuenta de los tripulantes de algún extraviado navío filibustero durante el siglo XVII y en el tiempo siguiente, pasada la mitad del siglo XVIII, de embarcaciones destinadas a la caza de mamíferos marinos, gente de suyo desordenada que pudo emprenderlas contra los miserables indígenas canoeros, sin mayores miramientos éticos y humanitarios.

Un cambio auspicioso para la relación entre naturales y arribados se tuvo con las navegaciones científicas, a partir de aquella comandada por el capitán John Narborough. Cupo a este ilustre marino dar feliz inicio, en 1670, al nuevo tiempo en el trato entre europeos e indígenas y que sería proseguido en variado grado de intensidad por navegantes franceses, entre las postrimerías del siglo XVII y el primer

cuarto del siguiente, y afianzado a contar de los años 60 de esa centuria, durante los sucesivos viajes de Bougainville, Byron, Córdoba y otros. Se estableció de ese modo una tradición de relación amistosa, en especial con los aónikenk del litoral fretano, que alcanzaría culminación durante las empresas hidrográficas del primer tercio del siglo XIX.

Así como, en laboriosa faena científica, las observaciones de los estudiosos sobre los elementos de los reinos de la naturaleza meridional, condujeron a un conocimiento progresivo de la realidad física del territorio magallánico, el contacto con algunos habitantes permitió desarrollar encuentros pacíficos que fueron de mutuo provecho. Los europeos pudieron mejorar y adelantar su noción sobre las características étnicas de los aborígenes, y éstos, a su vez, obtuvieron por donación o intercambio, bienes materiales que luego de uso reiterado acabaron incorporados a su bagaje utilitario.

Estos encuentros interétnicos tuvieron como teatro geográfico principal la costa septentrional del estrecho de Magallanes, en especial la comarca de la bahía de San Gregorio y terrenos aledaños, respecto de los patagones, y el litoral oriental de Brunswick en lo tocante a los kawéskar. Pero también para éstos, como para los yámana, la relación se dio, respectivamente, aunque con menor frecuencia e intensidad, en el intrincado piélago del occidente patagónico y del sur y oeste de la Tierra del Fuego. En lo que se refería a los sélknam y a sus emparentados étnicos, los haush, pueblos cazadores cuyos solares radicaban en esa gran isla, los contactos tuvieron lugar únicamente sobre las costas sudorientales, en la vecindad del estrecho de Le Maire.

No todos los grupos indígenas fueron igualmente abiertos al trato interétnico. Algunos, como los yámana y en parte los kawéskar, fueron más bien reacios al mismo, disposición anímica en que tal vez influyera el recuerdo del maltrato de antaño o una desconfianza hacia los extraños no siempre superable. Los sélknam virtualmente no tuvieron mayor posibilidad de establecer relación debido a que su territorio quedó por lo común distante de las trayectorias náuticas. Diferente fue el caso de los aónikenk quienes se mostraron más receptivos al trato con los extranjeros, a contar de fines del siglo XVII. De esa manera mantuvieron un contacto más sostenido e intenso con los ocasionales visitantes de su territorio, llegando inclusive a estimularlo con señales amistosas, circunstancia que a la larga fue causa de una familiarización intercultural, que al fin favorecería de alguna manera la ulterior radicación colonizadora que habría de emprenderse durante la centuria decimonona.

Además del intercambio comentado que principalmente suministró metales, herramientas y otros efectos a los indígenas, que posibilitó el mejoramiento de su bagaje ergológico, un hecho de distante ocurrencia geográfica como fuera la introducción del caballo por los españoles habría de conformar una de las consecuencias más determinantes para la vida y evolución del pueblo aónikenk.

Ha sido común entre los historiadores atribuir el origen de este animal al ganado introducido al tiempo de la primera fundación de Buenos Aires (1536) y que quedó abandonado tras el fracaso de la misma, tornándose cerril a poco andar. Sin embargo, hay otros autores que lo hacen derivar de la refundación de dicha población por Juan de Garay en 1580. Como haya sido, el ganado encontró en las amplísimas y pastosas llanuras aledañas a Buenos Aires un terreno propicio para su desarrollo y expansión

territorial, tanto que en pocas décadas, de acuerdo con lo que recogieron las crónicas de aquel tiempo su número se hizo incontable. Los caballos, en particular, bien adaptados al nuevo ambiente, se multiplicaron y dispersaron hacia distintos rumbos en la inmensidad pampeana.

Sin desestimar en modo alguno cualquiera de ambas alternativas de origen, consideramos de interés exponer otra que resultó concurrente a la consecuencia final del fenómeno, esto es la propagación del equino, y quizá más determinante en lo referido al contenido cultural del mismo: la introducción de caballos desde ultracordillera de los Andes, desde las regiones conquistadas y pobladas por los españoles de Chile a contar de 1540. Por lo tanto, la presencia equina en los territorios de las pampas, Neuquenia y norte de la Patagonia debió ser el resultado de a lo menos dos flujos que la alimentaron en sus inicios, en distinto grado de importancia.

Parece necesario abundar sobre el particular.

Así, pues, mientras los caballos cuyo origen debía atribuirse a las fundaciones bonaerenses se multiplicaban y dispersaban por el enorme territorio comprendido entre el litoral platense y atlántico, y las tierras de Cuyo, y desde los faldeos serranos de Córdoba hasta el río Colorado, en un proceso que siendo natural no podría excluir alguna intervención humana, del lado del Pacífico los animales avanzaban con la conquista hacia el sur, allende el río Bío-Bío, penetrando profundamente en el solar de los mapuches o araucanos. Trabada allí la lucha entre los españoles invasores y los indígenas, éstos, superada la empavorecedora impresión inicial que les causaron jinetes y caballos, no tardaron en apreciar las características de los equinos y las ventajas estratégicas y utilitarias que surgían de su dominio, de manera tal que, según es bien sabido por las relaciones históricas, al cabo de una generación o, lo que es igual, hacia fines del siglo XVI, el caballo acabó por incorporarse exitosamente a sus usos guerreros y culturales.

Dado, además, el influjo manifiesto que los mapuches ejercían sobre sus vecinos huilliches y pehuenches, pueblos cuyos solares comprendían campos de cordillera, el hábito ecuestre fue prontamente asumido por unos y otros. De tal modo, entonces, en los comienzos del siglo XVIII, cantidades variables de caballos fueron conducidas periódicamente hacia el lado oriental de la cordillera, a la Neuquenia, en donde, otra vez, encontraron campos propicios para su crianza y desarrollo, ahora bajo la vigilancia de nuevos dueños. Así sucedió en un proceso continuado y prolongado que se extendió por dos siglos, hasta los comienzos del XIX, en una doble expresión de acciones de guerra o pillaje y de actos de intercambio mercantil.

Si la introducción y dispersión de este animal en el vasto territorio situado en general al norte del río Colorado pudo obedecer a causas predominantemente naturales, en la región sudoccidental de aquel largo curso fluvial tal fenómeno tuvo origen y desarrollo en un hecho cultural: la valorización por el aborigen del provecho múltiple que podía extraerse de la especie y, por tanto, de la conveniencia de posesión y crianza de la misma, según fueron descubriendo sus variadas aptitudes.

Dada la relación existente entre los distintos pueblos, especialmente en las zonas de contacto interétnico, la novedosa adquisición pudo y debió difundirse paulatinamente. Como en el caso del enfrentamiento y relación entre hispanos e indígenas, entre los propios pueblos aborígenes de la Patagonia, *sensu lato*, se dio una situación

semejante. De tal manera, fuera por actos de comercio o por acciones de pillaje o guerra, el caballo se dispersó hacia el meridión, pasando de mano en mano. Ello no debería excluir la posibilidad de captura de animales cerriles, bien porque se tratara de caballos alzados durante alguna instancia del prolongado tráfico, bien porque procedieran de un desplazamiento migratorio natural. Hay constancia fidedigna sobre la presencia de equinos en la vecindad del estuario del río Deseado en 1699, por lo que es probable que algunas tropillas hayan cruzado el río Santa Cruz, a comienzos del siglo XVIII. De hecho para mediados de esa centuria los aónikenk ya empleaban el caballo, habiendo sido avistados montados por vez primera en las inmediaciones de punta Dungeness, según se ha visto antes[22].

La adquisición y empleo del equino hubo de significar una variación fundamental en la vida indígena, tanto que bien puede afirmarse que con este hecho comenzó una etapa histórica en su cultura que ha sido llamada con propiedad como el "complejo ecuestre".

En efecto, el progresivo empleo del caballo debió estimular el hábito nómada de los naturales y ampliar de modo considerable el ámbito geográfico de su movilidad. Tal vez a partir de entonces llegó a término la relación de permanencia grupo-comarca que en el pasado habría determinado la existencia de concentraciones humanas en grado de autonomía, unas respecto de otras, en las áreas más favorables del extenso país tehuelche meridional.

El uso ecuestre en la actividad cinegética fue también de consecuencias pues permitió extender el rango territorial de las cacerías y asegurar la provisión alimentaria gracias a la mayor capacidad de desplazamiento adquirida y a la velocidad del caballo, que hizo posible descontar o neutralizar la ventaja que a guanacos y avestruces prestaba su notable velocidad. Forzó también a un cambio en la panoplia indígena, privilegiando el empleo de la boleadora en desmedro del arco y la flecha, por ser aquélla más fácil de usar en carrera y con una eficacia mortal para la caza.

Asimismo favoreció los desplazamientos a distancia, más allá del país aónikenk, hacia el norte, a los territorios habitados por los parientes étnicos de la Patagonia central y boreal, y por los mapuches de Neuquenia, generándose una interrelación cultural y social que se haría más nutrida a partir del siglo XIX, lo que permitió a los aónikenk adquirir bienes, prácticas artesanales y hábitos propios de otras etnias, inclusive la afición por los juegos de azar adquirida a su tiempo por el trato de éstas con los españoles. La relación no siempre sería pacífica y así no escasearían los enfrentamientos en los que, por lo común, los belicosos mapuches resultarían triunfantes. Esta circunstancia influiría en el decrecimiento numérico de la etnia aónikenk, que se advertiría hacia la tercera década del siglo XIX, en comparación con la población estimada durante el último tercio del anterior.

De los pueblos indígenas de la Magallania, los kawéskar conformaron la otra etnia que tuvo mayor trato, siempre ocasional, con los europeos (entiéndase por tales también a los que procedían del centro de Chile y Perú), en particular sus parcialidades austral y boreal. Aquélla no pudo evitar el contacto con buena parte de los barcos que surcaron las aguas del Estrecho en el prolongado período que se considera. La otra parcialidad, aunque su territorio marítimo fue también teatro de exploraciones, fue objeto particular de una temprana preocupación misional que, sin embargo de

su noble y elevada inspiración cristiana y humanitaria, conduciría al desarraigo de algunos aborígenes por traslado hacia Chiloé. El proceso iniciado en las primeras décadas del siglo XVII y luego interrumpido, cobraría vigencia a mediados del XVIII pero no dejaría huella visible alguna en el resto del pueblo canoero del occidente magallánico.

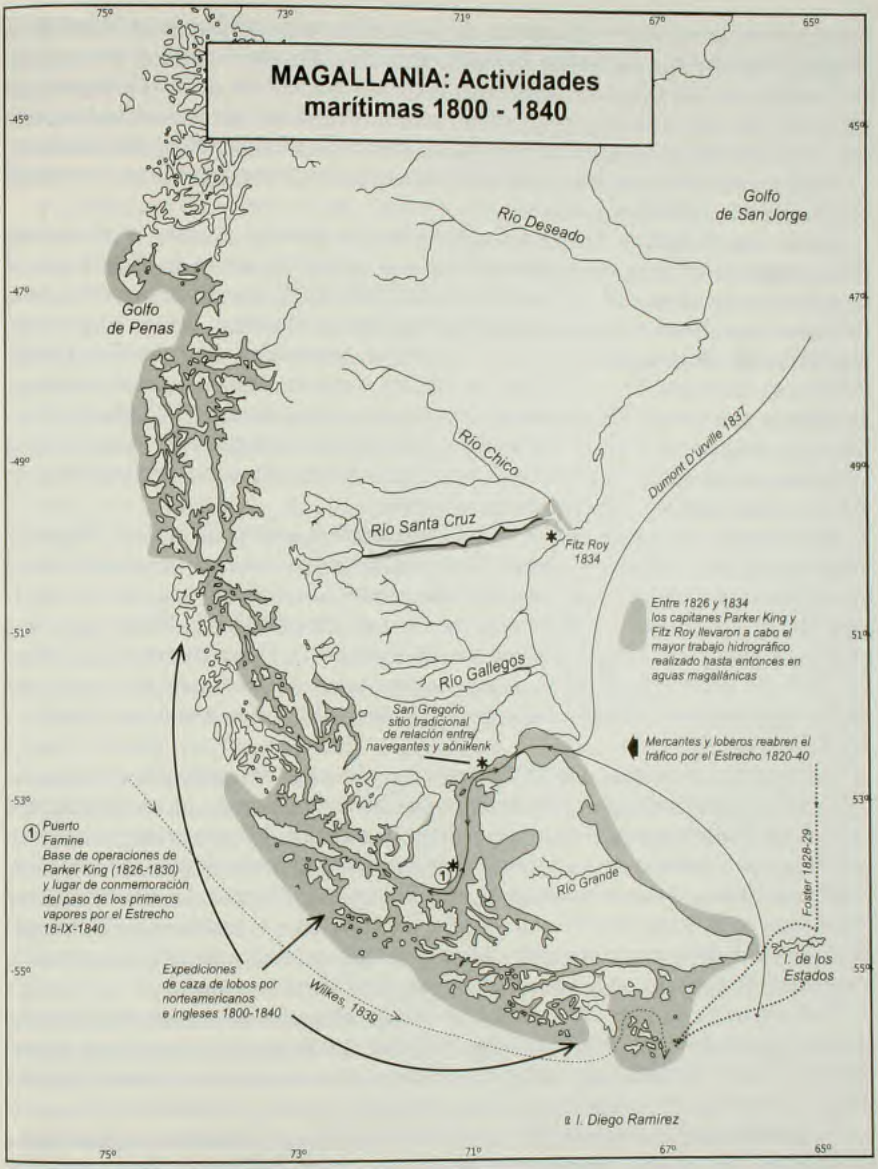
En suma, para los indígenas la presencia europea de dos y medio siglos sobre las aguas y litorales magallánicos había suscitado sentimientos variados de aceptación o rechazo, según como se hubieran dado las circunstancias de los encuentros; y sus consecuencias no habían significado al cabo del extenso lapso más que alteraciones todavía superficiales, de grado mínimo en la vida y costumbres de los dueños del territorio, que se mantuvieron ceñidas al uso ancestral. Los aborígenes, cuando el siglo XVIII se encontraba avanzado, se mantenían de hecho ajenos, si bien ya no asombrados, ante aquel inacabable deambular extraño, sin barruntar que el mismo preanunciaba una radicación que, con su inevitable interrelación, habría de llevar a un enfrentamiento cultural que resultaría demoledor para el ordenamiento tradicional y su propia permanencia.

6. Las navegaciones atlánticas menores

En contemporaneidad con el suceso de las operaciones marítimas antes descritas se desarrollaron en aguas atlánticas de la Región Magallánica otros emprendimientos de menor monta, originados en una preocupación de la Corona Española que había devenido permanente y que era del todo ajena a la ciencia geográfica. Estos tuvieron por objetivo la cautela jurisdiccional de las costas orientales de la Patagonia y la Tierra del Fuego, circunstancia derivada de antecedentes que se han conocido antes y referidos a las ocasionales pero persistentes actividades británicas en tierras meridionales.

En efecto, el rey y sus representantes de cualquier modo habían conseguido enterarse sobre las secretas pretensiones de la potencia rival, de allí que se estuviera alerta a toda información sobre fondeos de naves de su bandera en aquellos extensos y desguarnecidos litorales. Se temió incluso que acciones normales propias de una navegación prolongada, como la necesidad de reparaciones o carena, de aguada o de intercambio con los indígenas, llevaran intenciones ocultas concurrentes a tal presunción. Así debe entenderse la preocupación de las autoridades chilenas y peruanas surgidas al cabo del paso de John Narborough por el Estrecho, del siniestro de la fragata *Wager* en Guayaneco, o de la recalada del pingue *Anna* en un puerto del archipiélago de los Chonos, y tal, además, la todavía mayor inquietud que agitó al gobierno de Madrid al promediar el siglo XVIII una vez que se advirtió que Gran Bretaña mantenía su interés en establecerse en algún punto estratégico del enorme territorio austral. Las extensas costas patagónicas y fueguinas se ofrecían tentadoras para cualquier acción posesoria extraña.

Buscando prevenir con seguridad un intento de tal especie, el rey Felipe V había dispuesto la fundación de una misión jesuítica en el litoral patagónico. Para hacer efectiva la real orden, el gobernador de Buenos Aires, José de Andonaegui,



comisionó al alférez Joaquín Olivares y Centeno, poniéndose a su disposición el navío *San Antonio*. Integraban la partida los religiosos José Quiroga, José Cardiel y Matías Strobel, todos de la Compañía de Jesús, quienes llevaban el encargo específico de elegir el sitio apropiado para un establecimiento misional.

La expedición dejó las aguas del río de la Plata el 6 de diciembre de 1745 para

dar comienzo a un viaje exploratorio de la extensa costa, arribando al litoral de la Región Magallánica a mediados de enero siguiente, una vez cruzado el estuario del río Santa Cruz. Continuaron conociendo la costa hasta la boca del río Gallegos y no encontrando lugar apto para su propósito se devolvieron al norte, sin hallar tampoco en otras latitudes un paraje a gusto para su objeto. El único provecho que dejó esta infructuosa expedición estuvo en algunos relevamientos y demarcaciones que serían empleados en posteriores viajes.

Corrió así el tiempo, hasta veinte años de esa travesía, cuando la ocurrencia de un siniestro sobre la costa oriental fueguina, concitó la atención oficial hacia el abandonado litoral austral. El 9 de enero de 1765, la *Purísima Concepción,* nave de registro que hacía el trayecto entre Buenos Aires y El Callao, debido a una mala maniobra del piloto se fue contra la costa en la proximidad del cabo San Diego, salvándose la tripulación y el pasaje, que juntos sumaban casi doscientas personas. Aceptando con entereza la desgracia, el grupo supo sacar fuerzas de flaqueza y con los restos del navío se fabricó una goleta, nombrada *San Joseph y las Animas.* Con ella consiguieron zarpar y arribar con felicidad a Buenos Aires sin más pérdidas en vidas que tres hombres fallecidos durante el viaje.

Lo ocurrido, en cuanto significó una experiencia respecto de la habitabilidad y recursos del lugar, y la índole mansa y bien dispuesta de los indígenas, condujo a las autoridades españolas a considerar la conveniencia de establecer una colonia en el lugar del siniestro, que se hallaba muy próximo al estrecho de Le Maire, para que sirviera de apoyo a la navegación que por allí transcurría. De tal manera, una orden real de 2 de octubre de 1766 dispuso la organización de una expedición para ese objeto, cuya responsabilidad se encomendó al gobernador de Buenos Aires, Francisco de Paula Bucarelli.

Viene al caso mencionar que precisamente un año antes del naufragio, en enero de 1764, el Provincial de la Compañía de Jesús en Chile había elevado una presentación a la Junta de Poblaciones del Reino, proponiendo la erección de una misión en la Tierra del Fuego que, además de cumplir un propósito evangelizador entre los indígenas, pudiera auxiliar a los navegantes de la ruta del cabo de Hornos. La ocurrencia del siniestro hubo de llegar también, con rapidez inusitada para la época, a conocimiento de los jesuitas chilenos, lo que dio motivo para que en mayo de 1765 se renovara aquel sostenido anhelo, según se verá con mayor detalle más adelante.

Para entonces el gobierno español se hallaba enterado de los movimientos de ingleses y franceses en torno a las islas Malvinas -territorio que juzgaba tan propio como la Región Magallánica-, circunstancia que a más de acentuar la preocupación sirvió de acicate para cualquier medida que buscara expresar su jurisdicción.

Se sucedieron por consecuencia varias expediciones de vigilancia dirigidas tanto al recorrido del litoral patagónico-fueguino, como al del archipiélago malvino. Corresponde ocuparnos sólo de aquellas que navegaron aguas magallánicas.

Así, a principios de 1768 llegó a la boca oriental del estrecho de Magallanes el jabeque *Andaluz*, al mando de Domingo Perler. No pudo entrar al canal por la contrariedad de los vientos y se dirigió entonces a las Malvinas, sin que al fin su paso alcanzara más importancia que los relevamientos practicados por el piloto Alejo Berlinguero, que dieron origen a buenos mapas territoriales.

No acababa de alejarse el *Andaluz*, cuando arribó el *San Francisco de Paula*, navío a cargo del teniente Manuel Pando, quien portaba un doble encargo: el proceder a la fundación prevista en la costa del cabo San Diego, y el de reconocer el extenso litoral austral en busca de algún posible establecimiento extraño, pues se temía tal posibilidad luego de las actividades desarrolladas por los ingleses y los franceses en las Malvinas, que habían incluido travesías por las costas de Patagonia y el Estrecho.

A comienzos de marzo, Pando recorrió el litoral sudoriental fueguino, tocando al parecer en la bahía de San Sebastián, relacionándose con los sélknam que moraban en sus inmediaciones; luego zarpó hacia el sur en busca del puerto de la Consolación, sitio del siniestro del año 1765. En el trayecto fue acometida su nave por un vendaval tan furioso que la maltrató severamente, arrastrándola hacia el noreste hasta las Malvinas. Así su expedición debió tenerse por fracasada considerando especialmente el primero de sus objetivos.

Pando volvió el año siguiente, aunque no en plan fundacional y sí de inspección jurisdiccional, comandando el mismo bergantín, ahora además acompañado por la goleta *San Rafael*. En el rumbo austral ésta se adelantó a la nave capitana y entró al Estrecho en los primeros días de febrero de 1769 y permaneció fondeada en bahía Posesión en espera de aquélla. El *San Francisco de Paula* en tanto aguardaba al socaire del cabo Vírgenes, impedido de entrar. Por fin salió la goleta y se reunió con el bergantín, optando entonces Pando por devolverse hacia la costa de Deseado sin reconocer el Estrecho. Al dar término a este segundo viaje, el marino recomendó a las autoridades reales la ocupación y fundación en puerto Deseado, distante de la Región Magallánica y ajeno a la jurisdicción de la Capitanía de Chile.

Contemporáneo con la salida de Pando en su segunda expedición fue el zarpe desde puerto Soledad, islas Malvinas, de la balandra *San Carlos* y la goleta *San Fernando*, al mando del teniente de navío Francisco Gil y Lemos, con destino al estrecho de Magallanes, en una comisión de reconocimiento de su costa septentrional, oriental y central, dispuesta por Felipe Ruiz Puente, gobernador del establecimiento español de la isla Soledad. Para la época se entendía que el Estrecho debía ser el proveedor natural de maderas del archipiélago, como lo habían demostrado las idas y venidas de Byron y Bougainville.

Los fuertes vientos con los que se encontró Gil y Lemos al acercarse a la costa continental, lo forzaron a alterar el curso del viaje, dejando incumplido el encargo, poniéndose rumbo a Buenos Aires (abril, 1769).

La instalación española en las Malvinas ocurrida hacía poco, por la cesión que hiciera Francia del establecimiento fundado por Bougainville en puerto Soledad, tranquilizó un tanto la preocupación del gobierno de Madrid en lo concerniente a su soberanía sobre el archipiélago, no obstante que los ingleses habían ocupado un punto, puerto Egmont, en la Malvina Occidental, debido a que en este respecto se seguían negociaciones diplomáticas, que culminarían con el abandono del paraje en 1774. De allí que cesaran las comisiones marítimas ocasionales hacia la Región Magallánica a contar de 1770.

De estos viajes menores, de hecho irrelevantes en cuanto al conocimiento geográfico, se obtuvo una limitada producción cartográfica manuscrita, aspecto en el que fueron de mayor interés los trabajos de Alejo Berlinguero, si bien sus mapas no

representaron un adelanto respecto de otras cartas sobre el territorio, conocidas en la época.

En cambio esas actividades marítimas, a pesar de haber sido inspiradas u ordenadas directamente por Madrid, darían origen a una cierta vinculación del litoral atlántico magallánico respecto de las autoridades de Buenos Aires, cuyas proyecciones y consecuencias se conocerán más adelante.

Por fin, en 1791, se registró una postrera expedición de reconocimiento geográfico en la costa oriental de Tierra del Fuego. Dispuesta por el virrey de Buenos Aires, Nicolás de Arredondo, fue confiada al teniente de navío Juan José de Elizalde, y su objeto fue el de hacer un levantamiento de dicho sector insular todavía imperfectamente conocido. De tal manera, con la corbeta *San Pío* y el bergantín *Nuestra Señora del Carmen*, Elizalde, secundado por el piloto José de la Peña realizó, entre mediados de enero e igual época de febrero, un limitado aunque provechoso trabajo de levantamiento hidrográfico, con el que culminaría la actividad exploratoria del siglo XVIII en aguas magallánicas.

7. Actividades jurisdiccionales y misionales: la preocupación chilena

Vigilancia de las costas magallánicas

Si, como se ha visto, del lado del Atlántico se manifestó preocupación por los litorales australes, del lado del Pacífico la hubo también y doblada. Tanto los gobernadores de Chiloé, bajo cuya responsabilidad directa se encontraban los archipiélagos del occidente magallánico, por tradición y razón de proximidad, como las autoridades superiores de la capitanía general, en Santiago, y aun las del virreinato, en Lima, mantuvieron a lo largo de todo el siglo XVIII una preocupación de distinto grado sobre la Magallania.

Causa única y suficiente fue el temor de un establecimiento extraño en las costas occidentales o en el estrecho de Magallanes, y todavía sobre la parte atlántica de Chile, que para el caso se confundía con la propia de la Región Magallánica. Las sospechas, naturalmente, apuntaron siempre hacia Gran Bretaña, de cuyo interés y movimientos se llevaba buena cuenta hacía largo tiempo. Así, no bien despuntaba el siglo XVIII, el gobernador de Chile Francisco Ibáñez de Peralta, receloso de los merodeos de piratas por las indefensas costas australes, escribió dos veces al rey Felipe V, en mayo de 1702, proponiéndole reconocer y ocupar el Estrecho, edificándose en su litoral algunos fuertes para embarazar el paso de los filibusteros. Para ello el mandatario pedía únicamente que se le enviaran con puntualidad los fondos del real situado, haciendo ver que la obra sugerida se ejecutaría a costa del presupuesto ordinario del reino[23].

En definitiva nada se hizo, pero la preocupación se mantuvo, más todavía entrada la segunda década, en 1715, una vez que se supo de las intenciones inglesas "...de

formar una colonia del lado del reino de Chile, cerca de la isla de Chiloé, donde los españoles no son aún dueños, respecto de habitar el país indios no conquistados". Tal inquietante antecedente constaba en un documento entregado a las autoridades por un comerciante francés[24]. Tiempo después, en 1719, arreció el rumor sobre aquel propósito, que adquirió visos de inminencia, una vez que al año siguiente el capitán John Clipperton, que procedía del estrecho de Magallanes, permaneció fondeado por dos semanas en un puerto de Chiloé. Ya sabemos del encargo que motivaba la travesía de este marino.

Nada ocurrió por entonces, con lo que el temor cedió un tanto para reavivarse con las noticias que emanaron de Madrid, una vez que se supo de la expedición del comodoro Anson, y de los propósitos que la motivaban. De allí que el gobernador de Chiloé Juan Victorino Martínez de Tineo, enterado del arribo del grupo de sobrevivientes del naufragio de la *Wager*, dispuso que se expedicionara hasta las islas Guayaneco, para recoger el armamento de la fragata y otros efectos que pudieran eventualmente ser aprovechados por extraños con amenaza para la seguridad de la provincia y el reino. El encargado de cumplirla fue el alférez Mateo Abraham Evrard quien fue puesto al mando de una flotilla de once piraguas, tripulada por 160 hombres.

La expedición se inició en fecha indeterminada de 1743 y en su rumbo meridional siguió el recorrido de tantas partidas anteriores, esto es, por el interior del archipiélago de los Chonos hasta Taitao, luego el cruce del istmo y la navegación del golfo de Penas hasta las islas magallánicas de Guayaneco. De ese modo Evrard llegó al sitio del naufragio, recogió los cañones, balas y demás, y levantó dos fortines precarios en dicho sitio a manera de testimonio jurisdiccional. Desde allí puso rumbo al río de los Caucaos, que debe entenderse como el actual fiordo Baker, donde tuvo un trato amistoso con los caucahues, tras lo cual retornó a Taitao y Chiloé.

Años después se realizaron otras dos expediciones australes de inspección y vigilancia relacionadas con el paso de la desperdigada escuadra de Anson, luego de la recomendación que hizo éste al Almirantazgo Británico en cuanto a la conveniencia de ocupar el puerto de Inche, en los Chonos, donde había invernado el pingue *Anna*, y también en el archipiélago Guayaneco para crear un establecimiento inglés de carácter permanente. Ambas ocurrieron en 1750, una de ellas a cargo de Mateo Abraham Evrard, pero ninguna alcanzó hasta la Región Magallánica. De estas comisiones, amén de la comprobación reiterada de no haber más rastros de ingleses que los ya conocidos, quedó un mapa levantado por Evrard y que comprendió todo el archipiélago occidental de la Patagonia al sur de Chiloé y hasta el estrecho de Magallanes, documento que se remitió al capitán general de Chile.

A contar de 1762 los rumores y antecedentes que llegó a poseer el gobierno español sobre las intenciones inglesas en el sur de América, causaron más revuelo que años antes. La Corona desconocía el lugar en donde podrían ocupar los británicos y se sucedieron las conjeturas respecto de la materia, teniéndose como cosa probable que fuese alguna isla de ubicación estratégica en el océano Atlántico o en las costas del estrecho de Magallanes y el Pacífico.

La preocupación se hizo más seria después de conocidos los preparativos y el zarpe de la flotilla de John Byron, y su prolongada permanencia austral. Para 1767 se ignoraba en España la fundación realizada por Byron en la Gran Malvina y se temía

que la acción esperada se produjera en la isla conocida entonces como Delfina o de Luis el Grande (Carlos III) en el Estrecho, o en la isla Madre de Dios, en el occidente magallánico, sin descartarse otros lugares como la tierra de Taitao y las islas de los Chonos. Por un tiempo se creyó tener la certeza sobre la isla Madre de Dios "por su situación casi pegada al continente; por su cercanía del Estrecho; por la extensión de la isla; y por las posibilidades que les daría su posesión para pasearse por toda la Mar del Sur e infestar de contrabando nuestras costas de Chile y Perú"[25].

Esta situación, por cierto alarmante, tanto preocupó por razones de seguridad, para descubrir y expulsar a los intrusos, cuanto fue causa suficiente para renovar el antiguo interés misionero de la Compañía de Jesús sobre la Región Magallánica, según habrá de verse; como sirvió, asimismo, para que un avisado funcionario real en Chile, como lo era el teniente coronel y futuro gobernador Ambrosio O'Higgins, presentara en 1767 un proyecto al ministro de Indias, en el que entre otros aspectos recomendaba ocupar una posición en la Tierra del Fuego, en la vecindad del estrecho de Le Maire, mirando a la seguridad de la navegación por aquellos remotos mares y para disuadir con tal presencia cualquier pretensión extraña sobre el territorio.

Enterado al fin el gobierno de Madrid de la ocupación de puerto Egmont, no se abandonó la preocupación por las costas patagónicas, pues se creyó que debía existir otra fundación semejante. De allí que Carlos III encomendara a los gobiernos de Santiago y Buenos Aires, la vigilancia de los litorales meridionales.

Por consecuencia, el gobernador de Chile Antonio Guill y Gonzaga instruyó a la autoridad de Chiloé, Manuel de Castelblanco, para que organizara sin mayor tardanza una expedición de inspección hacia el sur. Para el efecto se preparó una flotilla compuesta por un barcolongo y dos piraguas, con una fuerza total de 56 hombres, cuya jefatura se encomendó al teniente de infantería Pedro Mancilla de Quintanilla, asistido por el piloto Cosme Ugarte, como hombre práctico en la navegación de canales.

Las instrucciones de que éste fue provisto para el viaje le prescribían que su razón principal "es el de registrar el Archipiélago, Golfo de Guaitecas y demás costa de tierra firme hasta la altura de 53° y entrada del Estrecho de Magallanes hasta su desembocadura al otro mar, reconociendo los senos, ríos y golfos que en ella y en las islas adyacentes haya"[26].

Mancilla y Ugarte zarparon a fines de diciembre de 1767, siguiendo una ruta distinta a la tradicional, o sea, por la costa exterior de los Chonos y Taitao, materia de la inspección. Las dificultades de mar que encontraron, forzaron a Mancilla a avanzar solamente con una piragua, embarcación con la que llegó a Guayaneco. Desde allí siguió por el archipiélago occidental magallánico navegando hacia el meridión en un trayecto cuyas incidencias se desconocen, afirmándose que alcanzó hasta la latitud 53° 19', lo que conduce a pensar que pudo navegar incluso parte del estrecho de Magallanes. La posteridad náutica, sin negar a Mancilla la posibilidad de una extensa penetración por aguas exteriores o de los canales magallánicos, pondrían en duda la latitud que dijo alcanzar. Mancilla, Ugarte y compañeros arribaron en mayo de 1768 a Castro, habiendo cumplido parcialmente la comisión de vigilancia.

Informado el gobierno de Madrid sobre estos acontecimientos por el capitán general de Chile, reiteró sus instrucciones en el sentido de proseguir los reconocimientos "con

cuanta frecuencia lo permitan las estaciones propias"[27].

Para cumplimentar el encargo real, Carlos de Beranguer, que sucedió a Castelblanco en la gobernación de Chiloé, ordenó la realización de otra expedición que esta vez fue encomendada al teniente de infantería José de Sotomayor, asistido por un marino de experiencia, el piloto Francisco Hipólito Machado y Rigo.

Se puso a su disposición la goleta *Nuestra Señora de Monserrate*, como nave capitana, y dos piraguas. Con esta flotilla salieron de Chiloé el 17 de diciembre de 1768 portando el encargo de explorar prolijamente la costa meridional "en busca de un establecimiento de nación extranjera intrusa contra la fe de los tratados"[28].

La navegación fue, otra vez, por el exterior, zona de clima habitualmente inclemente por la persistencia de lluvias y vientos, y de mar brava para embarcaciones menores. Por eso la flotilla se vio en dificultades para avanzar y se debió desviar el rumbo, penetrando por los canales de los Chonos para llegar a Ofqui por el interior. Desde allí se exploró con las piraguas la costa del golfo de Penas, se contorneó las islas Guayaneco y se penetró en la Magallania por el canal Fallos, que fue navegado hasta un brazo occidental que Machado nombró *Castillo*. A estas alturas del viaje los expedicionarios sufrían el castigo de un clima durísimo, que hizo inaguantable la prosecución de la travesía, y, también porque las piraguas se hallaban en precario estado de navegación. Machado se vio al fin obligado a retornar debido a la intromisión de Sotomayor, habiendo alcanzado en su exploración sólo hasta los 49° 22', latitud próxima al golfo Ladrillero.

No fue del todo inútil esta comisión, pues además del descubrimiento del canal Castillo y algunos buenos puertos en la parte noroccidental del archipiélago magallánico, Machado dejó algunos apuntes cartográficos sobre la zona explorada. Este viaje fue el último en su género que se emprendió hacia el sur por el lado del Pacífico, con penetración en la Región Magallánica.

La comisión fue estimada insatisfactoria por Beranguer y motivó un sumario posterior, levantado por orden del virrey del Perú, del que se concluyó que la responsabilidad por el fallido viaje recaía únicamente sobre Sotomayor.

Contemporánea con la anterior fue una comisión que no llegó a concretarse: el viaje que debió haber emprendido el capitán Felipe González de Haedo. Su origen estaba en la preocupación del virrey del Perú, Manuel de Amat y Junient por verificar la existencia de algún establecimiento extraño en la Tierra Magallánica, específicamente en la isla Madre de Dios. Para el efecto, González de Haedo zarpó desde El Callao en octubre de 1770, con el navío *San Lorenzo* y la fragata *Santa Rosalía*. Su comisión lo condujo previamente a explorar un vasto sector del Pacífico frontero de Chile, lo que le permitió reconocer la isla de Pascua, de la que además tomó posesión, tras lo cual se dirigió a Chiloé, arribando a San Carlos de Ancud en diciembre del mismo año. Aquí el marino se reunió con el gobernador Beranguer para tratar el punto de la exploración austral. No queriendo arriesgar sus naves en un litoral bravío e insuficientemente conocido, y no habiendo a mano un piloto práctico para guiarlas, se determinó aguardar el regreso de una expedición enviada tiempo antes, a cargo del teniente José Ríus en un cometido semejante al que preocupaba a aquél. Con su llegada se supo que, a lo menos hasta los 46° S, no había trazas de presencia extranjera en la costa occidental. Así, González de Haedo consideró que

era inoficioso explorar y determinó el retorno sin dar cumplimiento a esta parte de su comisión, perdiéndose una oportunidad excepcional para hacer un reconocimiento que habría sido de provecho, conocida la calidad de las naves que integraban la flotilla y la competencia profesional del cuerpo de oficiales que las tripulaban.

Corrió el tiempo y en 1778, nuevas circunstancias en la ya tradicional rivalidad hispano-británica, ahora de carácter bélico, hicieron revivir la posibilidad de un establecimiento de ingleses en la costa oriental de la Región Magallánica. Es más, se creyó por un tiempo que aquéllos estaban "poblados y fortalecidos en algunos puertos desde la Bahía de San Julián al Sur hasta el cabo de Hornos"[29].

Para entonces se consideró hacer una entrada terrestre, trasponiendo los Andes, hacia el litoral patagónico y el Estrecho, planteamiento novedoso para la época, que recordaba iniciativas parecidas de los capitanes del tiempo de la conquista.

Diversas circunstancias, tales como la muerte del coronel Joaquín de Espinosa, principal impulsador del proyecto; la promoción del gobernador Agustín de Jáuregui, que había patrocinado ante el monarca tal acción, al cargo de virrey del Perú, y su reemplazo por un hombre incompetente y lleno de achaques como Ambrosio de Benavides, postergaron el proyecto, que al fin tornó impracticable la concertación de la paz entre España y Gran Bretaña. Para la historia, el suceso, no obstante haberse basado en una suposición infundada, quedaría como una muestra de la preocupación de las autoridades chilenas por la jurisdicción de su territorio sudatlántico, integrante de la Región Magallánica.

Las distintas expediciones realizadas durante lo corrido del siglo, habían dejado una documentación cartográfica de variada calidad, en particular respecto del territorio litoral comprendido entre los grados 47 y 50 (latitudes del golfo de Penas y del estrecho de Trinidad, respectivamente). Esta información fue recogida por el ingeniero Lázaro Ribera, quien hacia 1780 residió por un tiempo en Chiloé, con lo que pudo preparar un conjunto de mapas de regular calidad que fueron enviados a España.

Años después, entre 1790 y 1792, resurgió el temor por las actividades extrañas sobre partes de la costa austral. El fundamento de esta posibilidad derivaba ahora del tratado suscrito entre España e Inglaterra el 28 de octubre de 1790 (Convención de Nootka Sound), con el que se buscó zanjar las dificultades que se habían producido entre ambas potencias, en litorales norteamericanos del Pacífico situados en alta latitud y que se hallaban desocupados, sobre los cuales los ingleses intentaban realizar actividades de pesquería (capturas de anfibios y ballenas). Pues bien, sus disposiciones franquearon a éstos la navegación y actividades económicas en todas las costas americanas desiertas, del norte y del sur, y, además, la posibilidad de poder instalarse en ellas con establecimientos temporales para ese objeto.

El texto de ese tratado, que fue suscrito por España en condiciones de debilidad, otorgó generosas ventajas a Inglaterra y puso de manifiesto la renuncia virtual que aquélla hizo de la hegemonía que había detentado sobre el Pacífico oriental por espacio de dos y medio siglos, hecho que podía tomarse como el principio del fin de su imperio americano.

Lo comentado valía específicamente para las costas meridionales chilenas al sur de Chiloé, que por su condición de no ocupadas y por estar pobladas con abundante fauna, quedaban comprendidas de lleno en el espíritu y letra de aquel tratado, como

rápidamente comenzaron a probarlo los merodeos de naves británicas a partir de 1791-1792.

La nueva circunstancia alarmó y con razón a las autoridades de Santiago y de Lima, pues se vio, una vez más, la eventualidad de la ocupación de algunas islas o territorios, que pudieran servir a los ingleses para afirmar su actividad y presencia, con serio daño y repercusiones para la tranquilidad de Chile.

De allí que el ilustrado y visionario gobernador Ambrosio O'Higgins, que como pocos intuía la importancia que para el reino tenía la pertenencia de la Región Magallánica y resto del territorio patagónico, buscó sacar buen provecho de la fragata *Santa Bárbara*, puesta a su disposición por el virrey del Perú para realizar vigilancia jurisdiccional en el extenso litoral.

Al efecto, comisionó a Nicolás Lobato, comandante de la nave, para que se dirigiera a Chiloé y obtuviera allí toda la información acumulada de los viajes y hallazgos practicados en aguas y territorios australes, en forma de relaciones y mapas. Una vez enterado de sus noticias debía organizar una expedición exploratoria del litoral que corre entre la isla de Chiloé y el estrecho de Magallanes, para hacer un registro minucioso en busca de puertos o lugares donde podrían haberse establecido los ingleses.

Importaba una exploración particular en el sector litoral comprendido entre el cabo Corzo y la isla Madre de Dios, esto es, donde se abre el estrecho Trinidad, por el que en época anterior indeterminada había navegado un piloto de nombre Martín Aguilar, reconociendo penetraciones hacia la tierra firme de Patagonia, por cuanto era de recelar que algunos extranjeros pudieran haberse establecido, siquiera en forma temporal, en las costas de esas aguas interiores.

Arribado Lobato a Chiloé y tras informarse como se le había instruido, preparó con el concurso del gobernador Pedro Cañaveral una expedición integrada por dos piraguas, que puso al mando del alférez de navío Francisco Clemente y Miró (enero, 1792). Sin embargo y haciendo caso omiso de las precisas instrucciones superiores, Lobato fijó al oficial a cargo un plazo breve para el cumplimiento de la comisión, por estimar avanzada la estación. Ello obviamente impidió un reconocimiento prolongado y cuidadoso como se había querido, pues las piraguas no alcanzaron al territorio marítimo austral del golfo de Penas, frustrándose el loable propósito jurisdiccional. Por fortuna, para la tranquilidad de Chile, la emergencia y persistencia de otras situaciones políticas y bélicas en Europa ocuparían por largo tiempo a Gran Bretaña, alejando por consecuencia a sus naves de las aguas del Pacífico.

Pero el talentoso O'Higgins se mantuvo interesado en obtener la mayor y más fiable información respecto del sector noroccidental de la Magallania, en especial del archipiélago y la tierra firme situados entre los 50 y 52 grados, al que por tanto tiempo se hacía recurrente mención, para conocer de una vez por todas sus características hidrográficas y climáticas, sus recursos naturales y habitantes, antecedentes que debían servir de base para establecer pequeñas colonias, como era el deseo de la Corona.

"Aunque no sean estos oportuno ni haya motivo que obligue a ocuparlos - informó al conde de Floridablanca, responsable del gobierno real- servirá de mucho para desengañarnos por este medio si para algunas naciones extranjeras pueden ser lugares de abrigo y mansión temporal ó permanente, señaladamente para los

nuevos pescadores que con demasiada codicia frecuentan estas mares tan vedadas en los anteriores tiempos, tomándose las precauciones que el conocimiento y experiencia enseñan contra qualesquiera pérfidos objetos que puedan inventar alguna vez y prevenir con anticipación otros riesgos de tales poco seguros viageros. Estos descubrimientos á mas de las costas australes podrán extenderse por averiguaciones con los indios del continente de las partes internas orientales y tomar de ellos alguna luz de los decantados Césares, bien sean como se figuran españoles conocidos ó estrangeros poblados, y salir de la confusión en que hasta hoy permanece esta especie tan valorizada pocos años hace y mandada justificar por órdenes de S.M., en que merecí cometiese particularmente a mi dirección las expediciones para ella proyectadas, que al fin por accidentes y providencias de los superiores de estos reinos quedaron sin verificarse y aunque desde entonces concebí varios pensamientos sobre la investigación interna y comunicaciones por los ríos que descienden de las cordilleras á las costas patagónicas, puerto de San Julián y Bahía sin fondo, concertando á los pehuenches, guilliches y otras naciones de los butalmapus de la Concepción, nunca quise manifestarlos por ser tan peligrosa la práctica, aunque no por eso me despido de tentarla si hubieren algunas circunstancias favorables, señaladamente en las del parlamento general con los indios que debo celebrar este año, para, formado el plan, consultarlo á S.M. y procurar la entera exploración de estas tierras no halladas y deseadas de los circunnavegantes que la providencia tendrá quizá reservada para los presentes ministerios ilustrados de nuestra nación"[30].

Sería este otro proyecto que no llegaría a cumplirse por obra de una circunstancia de ajeno origen, como fuera la dejación que de sus altas funciones debió hacer el destinatario, pero para la historia conformaría una muestra más, tal vez la postrera del siglo XVIII, de la preocupación gubernativa que se comenta.

Valga esta extensa referencia como una prueba adicional de la comprensión e interés, que las autoridades chilenas tenían sobre la extensión geográfica de la capitanía general, más allá del territorio propiamente ocupado y mejor conocido, y que de variada manera se había manifestado por dos siglos desde el fin de la época de la conquista.

Así el derecho de dominio, que arrancaba de lejanos y buenos títulos de concesión real y de acciones descubridoras y posesorias, se había mantenido y valorizado con un ejercicio jurisdiccional aperiódico que, no obstante su magro resultado, había conseguido dar forma a una tradición de pertenencia que el forzado intervalo de la guerra de la independencia de España no lograría hacer olvidar.

La misión de los caucahues

Si importante y continuada fue la acción jurisdiccional de las autoridades de Chile sobre la Región Magallánica, no marchó a la zaga durante el mismo siglo el celo de los misioneros por la evangelización de sus habitantes.

Prosiguiendo con la tradición de actividad que databa de casi una centuria, en 1703 la Junta de Poblaciones de Santiago, presidida por el gobernador Francisco Ibáñez, dispuso la refundación de la misión de Nuestra Señora del Rosario, de Nahuelhuapi,

que había sido destruida por los indios y "con encargo de evangelizar toda la Patagonia hasta el Estrecho"[31]. En ello iba tanto el interés del gobierno de Chile por afianzar la jurisdicción austral, como el de la Compañía de Jesús por extender sus trabajos misionales por uno y otro lado de los Andes hasta la Tierra del Fuego.

La preocupación vivísima que tenía esta orden religiosa por la materia pudo constatarla un jesuita francés, el padre Juan Amado Nyel, quien visitó el país en 1704. Escribiendo después al padre de la Chaise, confesor del rey de España, le decía "supimos que los jesuitas de aquel Reino querían penetrar en la primera ocasión hasta el Estrecho de Magallanes, distante solo cien leguas de algunas de nuestras Misiones. Bien tendrá esta con que llenar los mayores alientos: no les faltará abundancia de cruces, ni grandes fríos que sufrir, desiertos espantosos que penetrar, ni salvages que seguir en sus largas correrías. Esta será en el Sud lo que en el Norte la Misión de los Iroqueses y Hurones del Canadá, para los que tengan la gloria de hacer aquí, lo que allá se está haciendo casi un siglo há con tantos trabajos y constancia"[32].

Pero alcanzar hasta el distante territorio magallánico no era cosa fácil, bien se intentara por tierra, desde Nahuelhuapi, bien por mar desde Chiloé. Allá los indígenas siempre a medio alborotar obligarían a preocuparse de la seguridad y permanencia de la misión, que los abnegados y heroicos jesuitas no pudieron conseguir, aun a costa de su martirio (1717). El establecimiento fue abandonado entonces por medio siglo y cuando se intentaba su restauración en 1767, sobrevino la orden de expulsión de la Compañía de Jesús y todo se paralizó.

Acá, desde Chiloé, si bien los indios no causaban problemas, las dificultades estaban por lo común en las severas condiciones naturales del territorio, consideradas en relación a los medios más bien precarios de que podía disponerse.

Así y todo, la Compañía miraba el área austral como un campo misional privativo, de allí que se opusiera en 1718 al proyecto presentado por el presbítero francés Julián Macé, lo que significó el reconocimiento implícito de su prioridad en tal acción espiritual por parte del Consejo de Indias. En ese predicamento, algunos años después, a partir de la década de 1730, el padre Joaquín Villarreal elaboró una proposición que resultaría ser una suerte de anticipo del plan maestro, sobre el que se desarrollaría la actividad misional de la Compañía en tierras y aguas australes. Esta preveía no sólo el avance progresivo en las regiones habitadas por los indios chonos y las parcialidades de allende el golfo de Penas, sino también la extensión de las fundaciones a la costa atlántica "para la conversión y población de los patagones y otros indios del Estrecho..."[33].

Puesta en práctica la iniciativa, una vez más la vía elegida, por cierto recomendable aunque demorosa, fue la penetración paulatina desde las islas de los Chonos. El primero en adentrarse por entonces fue el padre Pedro Flores, quien en 1741 alcanzó hasta las islas Guayaneco donde conoció a los caucahues, que habitaban la parte septentrional del territorio magallánico y a los que apreció "dóciles, sencillos y de buen natural, con bellas disposiciones para abrazar el cristianismo"[34].

La circunstancia del naufragio de la fragata *Wager* y la expedición de rescate de sus restos realizada por Mateo Abraham Evrard en dos ocasiones, brindó nuevas oportunidades de acceso a los misioneros hasta el archipiélago de Guayaneco y sus islas vecinas del sur. El mismo padre Flores acompañó a Evrard en su viaje como

capellán. Con posterioridad entre 1745 y 1760, a lo menos otros dos religiosos, los padres Baltasar Huever y Francisco Javier Esquivel, anduvieron misionando por el territorio noroccidental de la Región Magallánica, incluyendo las islas de los taijatafes algo más al sur, en un trabajo que anticipaba su prosecución "para la reducción de muchas naciones que pueblan la multitud de islas que hay a la parte del Estrecho y Cabo de Hornos", como lo hizo saber el provincial de la Compañía de Jesús a las autoridades de Santiago en enero de 1750[35]. Toda esta actividad se conocía entre los religiosos como la Misión de los Caucahues.

Al iniciarse la década de 1760 los jesuitas entendieron que había llegado el tiempo de emprender acciones concretas de penetración misionera, hasta lo más remoto de la Región Magallánica: la Tierra del Fuego. Fue así que se elaboró un informe que fue presentado el 9 de enero de 1764 por el padre procurador Juan Nepomuceno Walther, a nombre del provincial de la Compañía en Chile, y a requerimiento de la Junta de Poblaciones, organismo llamado a conocer sobre la creación y mantenimiento de las misiones indígenas.

Tras pormenorizar lo obrado en las misiones de Chiloé, el documento planteaba el aumento de sínodo, con lo que dos religiosos podrían desarrollar la misión de los caucahues "abriendo camino para la conversión de otras naciones que residen hacia el Estrecho de Magallanes, y de éstas se podría adquirir alguna luz o noticias de las que dicen habitan en la Tierra del Fuego y Cabo de Hornos, para que caso de haber tales almas, se discurra modo de sacarlas de tan largas tinieblas, que experimentan en la gentilidad, pues son sin duda las más desamparadas que se hallan en esta América Meridional, no por repugnancia o resistencia de dichas almas a la luz del evangelio, sino por no haber habido quien se la propusiese a su vista"[36].

Luego de este más largo exordio se entraba de lleno al meollo del asunto, fundamentándose y proponiéndose la erección de una misión en la vecindad del estrecho de Le Maire: "Todas las propiedades referidas de los isleños de la Tierra del Fuego merecen ser atendidas: el desamparo por ser los más conocidos mueve la cristiana piedad a favorecerlos, su natural dócil y buen entendimiento prometen al celo copioso fruto, y el color blanco con que demuestran descender de los españoles, que allí al principio de este descubrimiento se habían fundado o de otros que perdidos y náufragos ganaron tierra, obligados en cierto modo a hacer algunos esfuerzos para hallarlos y restituirlos a la fe de sus mayores. Allégase a esto que el establecimiento de una misión en Tierra del Fuego no será fuera de provecho a sus isleños, sino también de mucha utilidad a la corona y de mucho alivio, consuelo y, algunas veces, de remedio a los navíos españoles que pasan frecuentemente por el Estrecho de Le Maire en cuyas cercanías habrá de fundarse, para que los navíos que forzosamente se acercan a la costa, al pasar el estrecho, pudieran sin dificultad llegar al puerto y socorrerse mutuamente de las cosas necesarias y para que en tiempo de guerra sirviera de mucho freno a los enemigos un fuerte allí mismo, debajo del que pudieran abrigarse nuestros navíos y disponerse para salir de refresco contra los enemigos y embarazarles el paso al mar del sur.

Si la Majestad Divina, en cuyas manos están los corazones de los reyes, moviese el de nuestro Católico monarca a fomentar este arbitrio, se podría esperar en espacio de no muchos años se publicase el evangelio a todas estas gentes, cumpliéndose en

nuestros tiempos propia y literalmente lo que está profetizado que hasta el fin o cabo de la tierra llegarán sus palabras, porque la misión propuesta de la Tierra del Fuego las publicará desde el Estrecho de Magallanes hasta el último cabo de Hornos, y la misión ya empezada de caucahues, siendo también fomentada con sínodo para dos misioneros (como se espera de la liberalidad piadosa del rey, nuestro señor), trabajará con empeño con la que se pretende fundar en el puerto de Chonchi, a que lleguen sus voces a las gentes, que habitan las costas desde Chiloé hasta el enunciado estrecho, de las cuales por medio y diligencia de los caucahues, vimos el año pasado de 1760, en trece personas de dos naciones, nombradas Tajataf la una y Calenche la otra, las que viven hacia el Estrecho de Magallanes"[37].

Se concluía el extenso informe abundando en razones y reiterando la necesidad de vigorizar la misión fundada en la isla de Caylín, en la que residían los caucahues llevados desde el sur, como base para operar hasta el Estrecho, "descubrir nuevas gentes de españoles, extranjeros e indios y abrir camino para fundar nuevas misiones y reducir las innumerables almas que existen en estos incógnitos espacios al gremio de nuestra santa fe y debida obediencia; pues a la verdad es lástima digna de llorarse con lágrimas de sangre ver que continúen en la gentilidad en que han vivido tantos años, y esto por falta de fomento a tan poca costa"[38].

La Junta de Poblaciones aprobó el 30 de marzo de 1764 el informe del procurador y dio cuenta al gobernador de Chile, Guill y Gonzaga, quien a su turno dispuso por decreto de 12 de julio del mismo año el aumento del sínodo para la misión de los caucahues "con la mira de hacer algunas entradas en la tierra firme que va para el citado Estrecho"[39]. Posteriormente conoció del asunto la Contaduría General, en Madrid, a pedido del Consejo de Indias, a cuyo alto conocimiento llegó la materia, y aprobó lo obrado por el gobernador de Chile, insistiendo en que parte del aumento sinodal concedido lo fuera expresamente para que "se verificase la entrada en la tierra firme que va al Estrecho de Magallanes, y no de otra manera"[40]. Debe verse en el texto de la aprobación no sólo el interés explícito por el cometido, sino de modo implícito un nuevo reconocimiento a la jurisdicción chilena del territorio magallánico.

En lo que decía con la erección de la misión fueguina, lo que suponía un puesto fortificado, el organismo real consideró que si bien era atendible la sugerencia, se trataba de materia ajena a la incumbencia de la Compañía, disponiendo que sobre el particular se recabara el parecer del Presidente de Chile (febrero de 1767).

El comentado informe ya había despertado la atención del monarca en tal respecto, tanto que a raíz de las noticias sobre la índole de los indígenas y los recursos de la comarca del estrecho de Le Maire, aportadas por los náufragos del *Purísima Concepción*, se ordenó la fundación de una misión y población en la Tierra del Fuego, en octubre de 1766, según se ha visto antes.

La idea de una misión fueguina fue compartida por entonces por otro religioso jesuita, el padre Onofre Martorell, quien habiéndose enterado del naufragio mencionado y del hallazgo de indios mansos en el lugar del siniestro, se dirigió al padre visitador Nicolás Contucci haciéndole ver que en ello tenía preferencia la provincia de Chile "a quien pertenece el terreno"[41], en nueva referencia probatoria de dependencia jurisdiccional.

Pero mientras del modo visto transitaba por las instancias administrativas el informe

del padre Walther, no por eso se había dejado de lado la acción misional inmediata. Por el contrario, no cedía el interés por la misión de los caucahues, esto es, por los que conformaban la parcialidad aborigen más boreal del occidente magallánico.

A los jesuitas les importaba tanto la tarea evangelizadora, de cualquier modo prioritaria, como la de explorar el territorio insular y la costa firme, para "certificarse de lo que prometía la tierra para poder continuar con mayor certidumbre estas empresas"[42].

Fundada para tal objeto la misión de Caylín el 12 de julio de 1764, como primer fruto del informe del procurador, su director, el padre José García, buscó ponerse en pronta relación con aquellos indígenas. Realizó así en 1765 un primer viaje al sur de las Guaitecas, sobre el que poco o nada se sabe, y después un segundo, a contar del 23 de octubre de 1766.

Entonces García fue acompañado de 39 personas, en cinco piraguas, siendo con él sólo seis los españoles. Cruzó de norte a sur el archipiélago de los Chonos y Guaitecas, pasó por Taitao y luego de atravesar el istmo de Ofqui navegó hacia las islas Guayaneco, bocas del fiordo Baker y de los canales Messier y Fallos, recorriendo en plan de búsqueda y trato con los indios que allí moraban. Planeaba seguir viaje hacia el sur, a la tierra de los taijatafes, pero la escasez de provisiones se lo impidió, por lo que optó por regresar a Caylín, misión a la que arribó el 30 de enero de 1767.

Animado de un propósito semejante, en diciembre del mismo año zarpó hacia Guayaneco otro misionero, el padre Juan Vicuña, quien sí llegó hasta la comarca marítima donde moraban los taijatafes, esto es, el interior del canal Messier o algún sector vecino, donde recogió a nueve indios para conducirlos a Caylín. Estando en plena faena misional, Vicuña se encontró con la expedición de Pedro Mancilla que se dirigía hacia el sur, accediendo a su pedido de acompañarlo. Durante el viaje el misionero se halló con más indígenas de aquella parcialidad, oportunidad que aprovechó para el inicio catequizador. Lamentablemente, en el trayecto de regreso naufragó la piragua en que viajaba el misionero, cuando se hallaban en las cercanías de Ofqui, falleciendo diez de las catorce personas que la tripulaban, entre ellas el abnegado jesuita (marzo, 1768). El padre Juan Vicuña había sido así, hasta donde se conoce, el misionero que más al sur había alcanzado en la Región Magallánica por el lado occidental, al acompañar a Cosme Ugarte y Pedro Mancilla en su discutida penetración meridional.

La intempestiva orden de expulsión de los jesuitas de todos los reinos americanos dispuesta por Carlos III, a contar desde ese tiempo hubo de poner un prolongado paréntesis a la acción misionera austral, precisamente cuando la misma aparecía como más promisoria. La controvertida orden real interrumpió de modo abrupto un honroso y noble historial misional de la Compañía de Jesús en tierras de la Patagonia oriental y occidental, en donde la impronta de sus heroicos y abnegados misioneros, muchos de los cuales fueron mártires de la Fe, había jalonado al propio tiempo el más trascendente esfuerzo en dos siglos de conquista pacífica del enorme territorio austral del reino de Chile.

De momento pareció que el alejamiento de los jesuitas no alteraba el antiguo anhelo de extender la tarea misionera hasta el extremo meridional del reino, a las tierras bañadas por el estrecho de Magallanes. De tal manera, una vez que los franciscanos

de Chillán asumieron la responsabilidad espiritual que había quedado vacante con la salida de aquéllos, recibieron del monarca el encargo expreso de promover "con el mayor esfuerzo las misiones en las tierras magallánicas y del fuego a la costa del caudal de las Temporalidades de Jesuitas"[43]. Así lo informó por entonces el gobernador de Chile Juan de Balmaceda al virrey del Perú, Manuel de Amat y Junient, a propósito de la preocupación de las autoridades por una supuesta ocupación inglesa en las costas australes, peligro que se entendía podía ser conjurado mediante el establecimiento misional[44].

El proyecto respectivo suponía la fundación de puestos fortificados con alojamientos para los religiosos y la tropa destinada a su custodia, pues se consideraba indispensable defender a los primeros ante eventuales ataques de los indígenas. Su envergadura exigía disponer no sólo de misioneros y soldados, sino además de embarcaciones para su traslado y ulterior asistencia, así como de recursos variados para las construcciones indispensables y para el abastecimiento de sus habitantes. Su factibilidad dependía de distintos factores y circunstancias. La carencia de religiosos fue la primera dificultad que surgió ya que no los había entre los franciscanos en número suficiente como para atender al mismo tiempo los establecimientos existentes en Chiloé y los que habrían de crearse en las tierras del Estrecho. Se recurrió entonces al obispo de Concepción a cuya jurisdicción correspondía la materia, pero tampoco allí los había disponibles en la cantidad necesaria. Atendida tal realidad y la importancia del asunto, los franciscanos determinaron enviar a España a un padre comisario para solicitar "un competente número de sujetos con respecto a las misiones de aquellas tierras"[45].

No obstante el evidente interés con que se atendía el asunto, había conciencia sobre lo dificultoso de la empresa que se intentaba. Por cierto, el conocimiento del territorio austral era muy precario entre las autoridades, en especial en aquéllas llamadas a una intervención directa, del mismo modo como era insuficiente la experiencia náutica por las rutas australes. Había pues razones de sobra para temer sobre el destino del intento misionero. De allí que se concluyera que aun cuando se dispusiera de todo lo necesario para el efecto, era "dificultosa la permanencia con respecto a la rigidez de aquellos climas y a las inclemencias de sus temperamentos"[46].

La reticencia anímica manifestada por los posibles agentes, unida al escaso éxito obtenido en el reclutamiento de religiosos, a la imposibilidad de contar con recursos financieros suficientes para el caso -los mismos se habían gastado en las guerras con los indios-, la carencia de naves apropiadas para la atención de las comunicaciones entre las misiones del Estrecho con Chiloé y otras partes del reino, y, por fin, la falta de apoyo oportuno y eficaz por parte del virrey del Perú, determinaron en definitiva la cancelación temporal del proyecto de las misiones magallánicas. En dicho sentido informaron a su debido tiempo la Junta de Temporalidades, en 1770, y el gobernador de Chile Francisco Javier Morales, en ese caso al conde de Aranda, a comienzos de 1772.

Una vez más la acariciada iniciativa se veía postergada *sine die*, sin embargo de lo cual sus avatares quedarían registrados para la posteridad como una muestra reiterada de una preocupación permanente de las autoridades del Reino de Chile por su remoto dominio jurisdiccional. Ello se vería confirmado años después, durante la década final del siglo XVIII, cuando nuevas circunstancias políticas harían revivir el proyecto, no

tanto por un afán evangelizador de los aborígenes, cuanto por la conveniencia de afirmar la jurisdicción hispana en la región meridional del continente en vista de las pretensiones extrañas con respecto de la misma.

Tornando al noroccidente magallánico, la obra evangelizadora entre los naturales pudo reanudarse sólo una década después del postrer viaje jesuita, ahora a cargo de la orden de San Francisco, su sucesora en el cuidado espiritual de la grey chilota. En octubre de 1778 salieron de Castro los padres Benito Marín y Julián del Real, con tres piraguas, *Patrocinio, Santa Teresa* y *San José*, con rumbo a las islas Guayaneco, siguiendo la ruta tradicional. En su deambular náutico anduvieron por la actual isla Wager, la isla Campana y la entrada del canal Fallos, entre varios otros sitios, sin que nada excepcional señalara su misión. Tras ellos fueron a fines de 1779 fray Francisco Menéndez y fray Ignacio Vargas, quienes como los anteriores encontraron a los indios inicialmente hostiles y después amistosos, tanto que pudieron llevarse consigo, y de buen grado, a algunos de ellos para continuar catequizándolos en Chiloé.

Este viaje sería el postrero del siglo con tal carácter, emprendido sobre las islas boreales de la Magallania. Con el mismo concluiría una prolongada secuencia iniciada en el comienzo de la centuria anterior y que en su privativo campo espiritual contribuyó a afirmar la vinculación de pertenencia entre dicho territorio y la porción metropolitana del reino o capitanía general de Chile.

Una curiosa confusión jurisdiccional

En el curso de la exposición ha debido llamar la atención la ocurrencia de situaciones curiosas y excepcionales que inducen a pensar en una ambigüedad jurisdiccional respecto de parte del territorio de la Región Magallánica (Estrecho y costa atlántica), derivada de la existencia de órdenes o comisiones reales alternativas y simultáneas impartidas a las autoridades de Chile, como a las correspondientes de Buenos Aires.

Sobre esta base procede considerar el alcance que tuvieron las decisiones reales para inferir sus consecuencias en el entendimiento de las soberanías de las repúblicas que sucedieron al imperio español en el dominio austral.

Desde luego cabe reiterar que durante el siglo XVIII la Corona mantuvo inalterada la dependencia de la Región Magallánica. Ello significa que este territorio, como el resto de los archipiélagos y tierras del occidente de la Patagonia y la extensa parte situada al oriente andino entre las regiones de Cuyo y Magallanes, continuaron sujetos a la jurisdicción chilena tal y como ésta había quedado definida al promediar el siglo XVI y reconocida reiteradamente con posterioridad, durante el resto de esa centuria y en el siglo XVII. En lo que se refiere al XVIII, hay pruebas más que suficientes para manifestar esa pertenencia, antes y después de la creación del virreinato del Río de la Plata, importante hecho administrativo que pudo haberla alterado y que no lo hizo (1776).

Así, y sólo a vía ejemplar, basta recordar algunos documentos que la posteridad ha valorizado como trascendentes y determinantes[47].

Entre ellos está el informe del oficial real de Santiago, José Fernández de Campino, presentado en 1744 al gobernador José Manso de Velasco. En este documento se

hacía una descripción puntual de los lindes del reino, que en lo tocante al oriente lo hacía confinar con el mar del Norte a partir del grado 44, incluyendo por tanto a la jurisdicción chilena toda la extremidad del continente desde dicha latitud. El informe fue remitido por Manso de Velasco al Consejo de Indias.

En 1761 el gobernador Manuel de Amat y Junient hizo llegar a manos del rey Carlos III la *Historia Geographica e Hidrographica con derrotero general correlativo al Plan de el Reyno de Chile*. En este documento, el más importante en su género producido en el período colonial, el término geográfico oriental de Chile se situaba en la bahía o golfo de San Matías (aproximadamente 41° de latitud sur), atribuyéndosele así una amplitud aún mayor que la que derivaba de la concesión original dada a Valdivia por La Gasca en 1548, confirmada y extendida hacia el meridión por las reales cédulas de 1554 y 1555. Tal extensión a lo ancho derivaba del desconocimiento que entonces se tenía sobre la correspondiente dimensión este-oeste del continente americano, al sur de la latitud 40°, al que se tenía por más angosto de lo que es en la realidad[48].

En verdad, la correcta amplitud del reino -tomando como valor de referencia para la legua española del tiempo de la conquista la equivalencia de 5.569 metros calculada por Tomás Thayer Ojeda[49], llevaba a la línea imaginaria delimitatoria a penetrar en el Atlántico junto al cabo o farallón de las Barreras Blancas, al suroeste del puerto de San Julián y próximo al estuario del río Santa Cruz, en coordenadas aproximadas de 50° sur y 68° de longitud oeste de Greenwich.

Un antecedente documental que ilustra con propiedad esa realidad, es el mapa construido por el maestro Jean Baptiste D'Anville, publicado en París en 1748. En su tiempo fue el más aproximado en cuanto a la representación de los términos jurisdiccionales de Chile, dentro de lo que podía exigirse en la época acerca de las dimensiones y proporciones del continente en su parte meridional. Por tal razón fue utilizado con frecuencia por las autoridades de la capitanía general durante la segunda mitad del siglo. En modo especial lo hizo Ambrosio O'Higgins, en el ejercicio de su dilatada carrera de servicio al rey, quien en 1767 presentó al ministro de Indias, Julián de Arriaga, su *Descripción del Reyno de Chile*, informe en el que buena parte de la costa atlántica de Patagonia y la correspondiente de la Tierra del Fuego, se incluía en su jurisdicción.

En principio cabe puntualizar que siendo el territorio todo de soberanía hispana, para fines de asegurar el dominio ante pretensiones extrañas, no importó que las correspondientes acciones se ejercieran administrativamente por la autoridad que a juicio del gobierno de Madrid estuviera en mejor situación o condición de cumplirlas, bien por la disponibilidad de medios, bien por razón de proximidad o, aun, por ambas circunstancias.

De esa manera las comisiones de inspección encomendadas a los gobernadores de Buenos Aires y que originaron los viajes de Olivares, Perler, Pando y Gil, ya conocidos, deben entenderse como especiales y *ad hoc*, justificadas únicamente por la necesidad de velar por la integridad del dominio hispano ante posibles acciones de una potencia extranjera, vista, además, la facilidad de acceso de aquéllos al área en cuestión y la disponibilidad de recursos para su ejecución. Es evidente que para Madrid tal objetivo podía ser atendido con mayor rapidez y seguridad desde Buenos Aires (y desde las Malvinas, una vez ocupado puerto Soledad), que desde Santiago o Lima, centros de

poder harto más distantes, no siempre oportunamente provistos de medios (en el caso de Chile) y teniéndose que superar las dificultades conocidas de navegación hacia la Región Magallánica.

Pero, aun así, en la mayoría de los casos el gobierno real impartió órdenes simultáneas a sus autoridades dependientes para dar mayor eficacia al propósito que interesaba. Ello sin embargo no aclara a satisfacción lo ocurrido con la misión fueguina, que fue al parecer propuesta originalmente al monarca desde Santiago, caso en el que mientras el Consejo de Indias disponía que se conociera la opinión que podía tener el gobernador de Chile sobre la materia, Carlos III ya había ordenado la fundación y encargado su realización al gobernador de Buenos Aires. La situación que aparece confusa, puede explicarse por el hecho de que importando al monarca el interés general del imperio y la premura para defenderlo, le fuera indiferente qué autoridad subalterna se ocupara del asunto. Al obrar como lo hizo se sentaba un precedente que más tarde sería invocado como justificación para ulteriores acciones de las autoridades bonaerenses.

Lo anterior, naturalmente, va en referencia a la costa sudatlántica que correspondía a la jurisdicción conocida del Reino de Chile.

Distinto fue el caso de la extensa costa patagónica situada entre el cabo Corrientes o de las Arenas Gordas, por el norte, y el de las Barreras Blancas, por el sur, y que no era de pertenencia chilena por encontrarse al oriente del término de las cien leguas, ni tampoco de la gobernación del Río de la Plata, por haber quedado excluida del título original de Pedro de Mendoza (de carácter fundacional semejante al de Valdivia). Este era el territorio que para el siglo XVIII se conocía como *Costa Desierta de Patagonia* y que sólo había sido objeto de concesión en 1557 a Rasquin y en 1570 a Ortiz de Zárate, que posteriormente fueron dejadas sin efecto al no cumplirse las condiciones pactadas entre los beneficiarios y la Corona. Quedó así el territorio en situación de vacancia, circunstancia que sólo pasó a preocupar a Madrid una vez que surgió el temor de ocupación extraña. De allí que, de modo paulatino a contar de 1744-45, el gobierno real contemplara la especial vigilancia de esa extensa costa y considerara la fundación de misiones y colonias en algunos lugares.

Ese fue el precedente jurisdiccional que, una vez creado el virreinato del Plata, permitió la erección de los llamados *Establecimientos Patagónicos:* Fuerte Nuestra Señora del Carmen (Río Negro), Fuerte de San José (península Valdés) y Colonia Floridablanca (San Julián).

Pero ello, debe quedar claro, no afectaba la pertenencia de la costa atlántica situada entre el cabo de las Barreras Blancas y el de Hornos.

La ambigüedad o confusión resurgió cuando, conocidos los correspondientes términos jurisdiccionales del virreinato y de Chile sobre la costa sudoriental, las autoridades de Buenos Aires adoptaron disposiciones que territorialmente excedían su límite austral, pues se refirieron a costas propias de la Región Magallánica.

En efecto, en 1778 el virrey Juan José de Vértiz obedeciendo la orden del conde de Floridablanca, determinó llevar adelante la fundación de una colonia en la parte meridional de la costa patagónica de su jurisdicción y encargó su ejecución a Juan de la Piedra; para ello le dio un documento titulado *Instrucción conforme al espíritu y contexto de distintas reales órdenes, y advertencias del particular, que por ahora, e*

interin se adquiere mayor conocimiento, deberá observar el Comisionado por S.M. para establecer poblaciones, y fuertes provisionales en la Bahía Sin Fondo, la de San Julián, u otros parajes de la costa oriental llamada Patagónica, que corre desde el Río de la Plata hasta el Estrecho de Magallanes. Aunque la mención del Estrecho aparecía teniendo sólo carácter referencial de alcance geográfico, implícitamente facultaba a de la Piedra para extender su cometido hasta aquel término[50].

Más explícita resulta la instrucción dada en enero de 1780 por el virrey a Antonio de Viedma, referida a la misma materia, para que reconociera "desde el Golfo de San Jorge hasta el cabo de Vírgenes y formar un provisional establecimiento en el mejor puerto y terreno que se descubra", ello porque se tenía información sobre la escasez de agua en el paraje de San Julián, sitio previsto para la fundación[51].

Estas instrucciones, en lo que interesa, no eran una demasía ocasional justificada por la necesidad de defensa del patrimonio hispano, sino que correspondían a la convicción de estar obrando en jurisdicción del virreinato. Tal, en efecto, le informó Vértiz al ministro José de Gálvez, por carta de 2 de febrero de 1781, expresándole que la jurisdicción dada al comisario superintendente de San Julián, comprendía desde el puerto de Santa Elena, en 44° 30' sur, hasta el estrecho de Magallanes[52].

No obstante lo anterior, cuando en 1784 el mismo mandatario ordenó el abandono de la Colonia Floridablanca, dispuso que en el paraje se dejara un cartel con la siguiente leyenda: "Esta bahía de San Julián, sus terrenos y costas, el puerto Deseado, Santa Elena, San Gregorio, San Jorge y Santa Cruz, con todas sus dependencias en esta costa patagónica pertenecen al dominio del rey de España de que ha tenido y tiene posesión, y como tal de su Real Orden de visitar anualmente para que otra ninguna nación los pueda ocupar"[53]. Lo transcrito deja entender con claridad que en los hechos se había restringido aquel factual aumento jurisdiccional únicamente hasta Santa Cruz, esto es, al estuario y curso del río homónimo, hasta donde en efecto se incursionó por mar y tierra, incluso expedicionando hacia la cordillera de los Andes (1782).

Ante la confusión que por consecuencia se genera, pues lo mencionado de alguna manera afectaba a la jurisdicción de Chile en la parte austral de la Región Magallánica, desde el cabo de las Barreras Blancas al sur, cabe preguntarse sobre cuál fue el fundamento que para ello pudo tener la autoridad virreinal.

Se sabe que la creación del virreinato del Río de la Plata significó, en lo que tocaba al Reino de Chile, la segregación de la provincia de Cuyo, con término meridional conocido en el río Diamante. Desde allí al sur continuó rigiendo a contar de 1776 la histórica amplitud de cien leguas occidente-oriente, que tocaba el Atlántico en el mencionado cabo, poco al sur de San Julián, dejando el resto bajo jurisdicción chilena[54]. La atribución legal o factual de la Costa Desierta de Patagonia al virreinato nada innovó al respecto, pues no se conoció disposición real que así lo manifestara.

En conclusión, estimamos que fuera por instrucción o por mera tolerancia del gobierno superior de Madrid, el virreinato consideró ejercer actividad jurisdiccional sobre un sector no bien precisado de la costa sudatlántica del Reino de Chile hasta el estrecho de Magallanes. Para ello, en el segundo caso, es evidente que se debió tener como antecedente las comisiones reales anteriores a 1776.

Lo ocurrido pudo generar el entendimiento equívoco de pertenencia sobre la

costa sudatlántica magallánica, por parte de algunos de los sucesores de Vértiz en el virreinato. Así debiera encontrarse justificación al proceder de Nicolás Arredondo, que dispuso en 1791 la realización de un levantamiento hidrográfico en el litoral fueguino, como se ha visto antes.

Esta suerte de ampliación jurisdiccional *de facto*, tolerada por Madrid, no tuvo sin embargo reconocimiento cartográfico. Citamos para el caso el mapa de Agustín de Ibáñez y Bojoms, ingeniero de la armada real, quien entre 1800 y 1802 preparó una interesante pieza descriptiva del virreinato del Río de la Plata, en la que toda la costa atlántica, desde la bahía de Samborombón hasta el cabo de Hornos integraba el Reino de Chile, de idéntica manera como antes lo había representado, en 1775 el geógrafo Juan de la Cruz Cano y Olmedilla en su afamado *Mapa Geographico de la América Meridional*[55].

Esta situación involuntaria de ambigua jurisdicción sudatlántica, generada desde mediados del siglo XVIII, careció en el hecho de importancia en la época, pero para la tradición conformaría un precedente que acarrearía ingratas consecuencias a los países que heredarían de España su patrimonio territorial austral, una vez que se buscó determinar la extensión y delimitación de las correspondientes soberanías.

8. Expresión del conocimiento geográfico al finalizar el siglo XVIII

El adelanto progresivo que a lo largo de la centuria décimo-octava se fue obteniendo respecto de la conformación física de la parte austral del continente, fue quedando reflejado en una abundante producción cartográfica y literaria de diversa calidad. Ello permite diferenciar entre la cartografía aparecida hasta 1770, aproximadamente, y la correspondiente al período final del siglo.

Los mapas de la primera época recogieron de modo preferente la variada información registrada en aspectos sectoriales y generales durante el extenso ciclo de los viajes franceses. De allí que la producción cartográfica predominante fuera de idéntica procedencia, circunstancia explicable además por el hecho de que París había pasado a compartir con Amsterdam la condición focal en el género y al fin acabaría por desplazarla pasada la mitad del siglo. Entre las piezas notables se contaron entonces el hermoso mapa *Partie la plus meridionale de l'Amerique, ou se trouve le Chili, le Paraguay, et les Terres Magellaniques avec les fameux détroits de Magellan et de Le Maire*, del maestro Nicolás de Fer (París, 1720); y *Carte du Paraguay, du Chili, du détroit de Magellan*, etc. de Guillermo de L'Isle (Amsterdam, 1740), pieza tan afamada como su autor, que consignaba la pertenencia chilena de la Tierra Magallánica, mención recogida contemporánea y posteriormente por otros mapas. De esta carta se conocieron varias ediciones y reproducciones en otros países.

La cartografía sectorial, esto es, la que concierne propiamente a la Región Magallánica en los términos comprensivos de esta obra, también predominantemente francesa, si bien numerosa y variada, pecaba de imperfecta en la representación

de la imagen territorial, aunque recogió las contribuciones menores debidas a las expediciones mercantiles galas.

En 1769 se publicó en Madrid el *Mapa Marítimo del Estrecho de Magallanes*, debido al geógrafo real Juan de la Cruz Cano y Olmedilla, pieza de imperfecto dibujo, alejado de la realidad física según la información disponible por entonces. Sin embargo de ello es una carta interesante por cuanto ofrecía una novedosa imagen del archipiélago occidental fueguino y una nutrida toponimia explicativa de carácter propiamente geográfico e histórico. Este mapa fue posteriormente reeditado en inglés (1775) y alemán (1789).

La producción cartográfica del segundo período, o sea, desde 1770 en adelante, mostró un progreso por cierto notorio en la representación de la fisonomía continental, harto cercana a la imagen real en lo referido a la definición periférica y proporciones, como que recogió la información obtenida en las importantes expediciones científicas inmediatamente anteriores o contemporáneas. Su expresión más cabal, como se ha mencionado antes, se dio con el excelente mapa español *Carta Esférica de la América Meridional desde el paralelo 36° hasta el Cabo de Hornos*, editado en Madrid en 1798. En esa misma línea representativa corresponde situar al mapa de Agustín Ibáñez, al que también se ha hecho referencia, y a los mapas de John Cary (*A New Map of South America*, Londres, 1807) y a la carta de Patagonia publicada en 1811 por A. Arrowsmith, también en la capital británica. Una y otra debieron ser, a nuestro entender, las piezas de más difusión durante las dos primeras décadas del siglo XIX. El adelanto particular referido a sectores de la Región Magallánica podía apreciarse en estos mapas en la representación del territorio archipielágico occidental que, si bien distaba mucho de la perfección, era superior a la información precedente.

En cambio otra pieza conocida para este período, el *Mapa Geographico de la América Meridional*, publicado en 1775 por Juan de la Cruz Cano y Olmedilla mostró un retroceso en el dibujo de los contornos, rumbos y proporciones del territorio austral americano, circunstancia compensada con una notable riqueza informativa propia del género, adicionada con noticias de valor histórico y político, lo que hace de esta carta un documento excepcional en lo concerniente a su importancia.

En cuanto a la producción literaria, ya se ha mencionado que el siglo fue fecundo en obras de información general sobre la región meridional americana, en especial durante el tercio final, época en que aparecieron las relaciones de los notables viajes científicos de Byron, Bougainville, Cook y Córdoba, entre otros, que deben ser consideradas clásicas entre las obras del género referidas a la Magallania. Durante medio siglo conformaron la principal y más fidedigna fuente de información sobre distintos aspectos de su realidad física, natural y humana, pero mantendrían para la posteridad una importancia permanente por su valor testimonial, en especial en aspectos etnohistóricos.

Notas del capítulo V

[1] Dan Lailler, *Les Malouins dans les mers du Sud aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Saint-Malo, 1963.

[2] Duplessis, *Relation journaliere d'un voyage fait en 1698, 1699, 1700 et 1701 par Monsieur de Beauchesne* (Manuscrito), Archivo Biblioteca del Servicio Histórico de la Marina, Vincennes, París.

[3] Esta isla fue rebautizada *Carlos III* por Antonio de Córdoba (1786), denominación que habría de perdurar.

[4] *Observaciones sobre la necesidad de poblar el Estrecho de Magallanes. Memorial del presbítero don Manuel Jovin (natural de San Maló) al rey de España, etc., etc., 1699-1714*. Biblioteca Nacional de Madrid. Copia en Archivo Vidal Gormaz, Folio 20, Arch. Nacional.

[5] Id.

[6] Ibíd.

[7] En 1718 otro francés, el presbítero Julián Macé, presentó al rey de España un proyecto para instalar una misión en el Estrecho y otros lugares del territorio magallánico. El Consejo de Indias resolvió no autorizarlo en atención a que la Compañía de Jesús representó su mejor derecho en la tarea misional austral.

[8] E.W. Dahlgren, *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Ocean Pacifique (Commencement du XVIIIe siècle)* (París, 1909).

[9] Distinto fue el caso de Chile central, en donde la prolongada presencia gala produjo consecuencias trascendentes de distinto grado en aspectos económicos, sociales y culturales que han sido materia de varios estudios generales y especiales.

[10] No podría excluirse la existencia de motivos políticos o de reserva mercantil para explicar la escasa o ninguna divulgación de la mayor parte de la cartografía originada en los viajes de Gennes y de Beauchesne.

[11] Citado por Helen Wallis, *op. cit.*, pág. 195.

[12] Real cédula de noviembre de 1719, citada por Rodolfo Urbina Burgos en *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*, pág. 212, Valparaíso, 1983.

[13] Las ocurrencias e incidencias variadas de este suceso pueden ser conocidas en detalle a través de la lectura de varias obras; entre ellas están el relato clásico de Byron (*El naufragio de la fragata "Wager"*), con ediciones en inglés y español, y el excelente libro de Peter Shankland, *Byron of the Wager* (Glasgow, 1975). También y en edición más reciente, el libro de Glyn Williams, *El mejor botín de todos los océanos. La trágica captura de un galeón español en el siglo XVIII* (Turner/Armas y Letras, Madrid 2002).

[14] Commodore Byron. Letters to Lord Egmontt, and Letters of the same year following up the proposed action-1765. *The Falkland Islands Journal* Port Stanley, 1975, pág. 23. Byron dio cuenta a Egmont de su cometido por carta del 24 de febrero de 1765, despachada desde puerto del Hambre a bordo del buque de aprovisionamiento *Florida*.

[15] *Chart of the Strait of Magellan from the Cape Virgin Mary to Cape Victory on the Coast of Patagonia y Draught of Magellan, with inset of Upringht Bay, Monday Bay, Dolphin Bay, Island Bay, Pisspot Bay and Chance Bay.*

[16] Citado por Diego Barros Arana en *Orígenes de Chile*, tomo II, pág. 83, Santiago, 1934.

[17] *Relación del último viage al Estrecho de Magallanes de la fragata de S.M. Santa María de la Cabeza, en los años 1785 y 1786, etc., etc.* Introducción, pág. iii, Madrid, 1787.

[18] Id. pág. 161.

[19] *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836*, pág. 23, Buenos Aires, 1933.

[20] M. Martinic y D. Moore, *op. cit.*, pág. 17.

[21] Citado por Francois Gabriel Coyer en su carta al Sr. Maty, secretario de la Royal Society de Londres. En *Sobre los gigantes patagones*, págs. 71 y 72, Santiago, 1984.

[22] Al aceptar el desplazamiento norte-sur del caballo como un hecho histórico probado, desechamos como carentes de base las especulaciones de algunos autores modernos que dan como origen de su presencia en el extremo sur, la posibilidad de su arribo por vía marítima, directamente al Estrecho. No hay, en verdad, evidencia documental de tal hecho (Cfr. Manuel Llarás Samitier, Caballos: otro interrogante Patagónico, *Revista Patagónica*, Nº 19, Buenos Aires 1984, págs. 31-35).

[23] Archivo Gay-Morla, folio 178, fs. 26-44 vta. Archivo Nacional. El llamado "real situado" era un auxilio financiero importante destinado al sostenimiento del reino de Chile, principalmente por causa del permanente gasto que demandaba la guerra con los mapuches.

[24] Rodolfo Urbina, *op. cit.*, pág. 212 y sgtes.

[25] Carta del conde de Fuentes al Rey de España, de fecha 26 de marzo de 1767. En Urbina *op. cit.*, pág. 214. En la época se tenía a Madre de Dios como una sola gran isla. En realidad es un conjunto de seis islas muy próximas unas a otras, de las que la mayor es la que da nombre al grupo, siguiéndola en tamaño la Duque de York, cuyo hallazgo por Sharp un siglo atrás los españoles desconocían.

[26] Morla *op. cit.*, págs. 67 y 68.

[27] Real orden comunicada por el bailío fray Julián de Arriaga al gobernador Antonio Guill y Gonzaga, por nota de 13 de mayo de 1768 (Citada por J.T. Medina en *Ensayo acerca de una Mapoteca Chilena*, pág. 241, Santiago, 1889).

[28] *Instrucciones reservadas que dió el Gobernador de Chiloé don Carlos de Beranguer para la exploración de las costas australes de Chile.* Archivo Vidal Gormaz, vol. 10, pieza 7ª. Archivo Nacional.

[29] Informe de Joaquín Pérez de Uriondo, fiscal de la Real Audiencia de Chile, de fecha 31 de julio de 1782. En Bazán, *op. cit.*, pág. 322.

[30] Carta de 20 de mayo de 1792. En Archivo Capitanía General de Chile, vol. 793, pág. 205 y siguientes.

[31] Morla, *op. cit.*, pág. 60.

[32] Carta escrita en Lima el 20 de mayo de 1705. Citada por Guillermo Furlong en su libro *Entre los tehuelches de la Patagonia*, pág. 114 (Buenos Aires, 1943). El interés por fundar una misión en la Tierra del Fuego oriental derivaba de la tradición originada en el viaje de los hermanos Nodal, referida a la existencia de indígenas dóciles y amistosos.

[33] *Instrucción segunda que puede tenerse presente en la fundación de los pueblos de indios y españoles que deben fundarse en todo en espacio medio entre el río Bío Bío y Archipiélago de Chiloé*, manuscritos de José Toribio Medina, vol. 191, fjs. 271, Sala Medina, Biblioteca Nacional, Santiago.

[34] Francisco Enrich, *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, tomo II, pág. 172, Santiago, 1891.

[35] Citado por Urbina, *op. cit.*, pág. 193.

[36] Hanish, *op. cit.*, pág. 204.

[37] Id. pág. 205.

[38] Ibid. pág. 209.

[39] Carta al rey Carlos III, de fecha 1º de septiembre de 1764, citada por Hanisch, *op. cit.*, pág. 120.

[40] Id. pág. 216.

[41] José Brunet, "Una carta del jesuita Onofre Martorell acerca de la evangelización de los indios de la Tierra del Fuego". En *Karukinká* número 19-20 (abril-junio de 1977) pág. 40, Buenos Aires.

[42] Diario del Viage y Navegación hecho por el Padre Joseph García, de la Compañía de Jesús, desde su Misión de Caylín en Chiloé hacia el sur. Año 1976. En *Nachrichten von verschiedenen Landern des Spanischen Amerika*. Von Murr, Band II, pp. 507-616, Halle, 1809-1811.

[43] Se designó con el nombre de "Temporalidades" al conjunto de cuantiosos bienes dejados por la Compañía de Jesús a su retiro de Chile, mediante cuya administración la autoridad pudo atender a diversos gastos, particularmente los que demandaban las tareas que se realizaban en territorios indígenas o de misión.

[44] Oficio de 28 de marzo de 1770. Citado por Rodolfo Urbina Burgos en *Las misiones franciscanas de Chiloé a fines del siglo XVIII: 1771-1800*, págs. 88 y 89.

[45] Comunicación del obispo de Concepción al gobernador de Chile despachada con fecha 20 de abril de 1770. Id. pág. 89.

[46] Informe de Junta de Temporalidades, de fecha 1º de mayo de 1770. Ibíd.

[47] El estudio de los títulos de Chile a la Patagonia y Tierra del Fuego y sobre la correspondiente actividad de jurisdicción civil, misional y militar realizada desde los tiempos de Valdivia hasta la época de la independencia de España, conforma una materia que ha sido estudiada a fondo desde mediados del siglo pasado, a propósito del litigio suscitado entre Chile y Argentina por la soberanía de los territorios australes del continente. En este particular remitimos al lector interesado a las obras magistrales de Miguel Luis Amunátegui (1853, 1856, 1863, 1879 y 1880) y de Carlos Morla Vicuña (1903). En tiempo reciente se han ocupado entre otros José Miguel Barros (1984) y Raúl Bazán Dávila (1986).

[48] Un estudio particular sobre el límite oriental de Chile se tiene en el trabajo mencionado. *La individualidad geográfica de la tierra magallánica del Reino de Chile*, Santiago, 1985.

[49] Observaciones acerca del viaje de don García Hurtado de Mendoza a las provincias de los Coronados y Ancud. En *Revista Chilena de Historia y Geografía*, número 11, Santiago, 1913.

[50] Carlos M. Gorla, *Los establecimientos españoles en la Patagonia: Estudio Institucional*, pág. 13, Sevilla, 1984.

[51] Ovidio A. Amaya, *Diario de Antonio de Viedma*, pág. XIX, Buenos Aires, 1980.

[52] Gorla, *op. cit.*, pág. 14.

[53] Amaya, *op. cit.*, pág. XXIII. La bahía de San Gregorio que se menciona corresponde a un accidente que se abre en la costa del Chubut. Por lo tanto no debe ser confundida con la homónima que corresponde al litoral septentrional del estrecho de Magallanes.

[54] Los autores mencionados precedentemente (ver nota 47) entregan en sus distintas obras información suficientemente aclaratoria sobre esta materia.

[55] J. Guillén y Tato, *Monumenta Chartographica Indiana*, Madrid, 1942.

VI. *El movimiento marítimo de la primera mitad del siglo XIX. Cazadores, hidrógrafos, científicos y mercantes devienen precursores de la penetración colonizadora*

1. Incursiones de balleneros y loberos: el inicio de la explotación económica del territorio

La expansión mercantil que hubo de darse en los que hacía poco constituidos Estados Unidos de América, a contar de la última década del siglo XVIII, conformó una expresión característica del ímpetu con que la joven república iniciaba su vida independiente. La misma mostró su máximo vigor entre los armadores de la Nueva Inglaterra, región que poseía una notable tradición en la actividad marítima mercante.

De esa manera las naves *yankees* se dispersaron por los mares del globo, alcanzando inclusive lugares tan remotos como las costas del extremo meridional sudamericano. Aquí armadores y capitanes encontraron litorales poblados por millones de animales marinos que tanto podían suministrar las siempre bien cotizadas pieles, como aceite y grasa (lobos de un pelo, *Otaria flavescens*; lobos finos o de dos pelos, *Arctocephalus australis*, y elefantes marinos, *Mirounga leonina*).

En rigor esos navegantes fueron precedidos al promediar los años 70 de aquel siglo por otros que se hicieron presentes en el vasto espacio marítimo austral, por razón del interés de algunos armadores que se vieron afligidos por las circunstancias propias de la guerra angloamericana, de ruinosas consecuencias para la economía neoinglesa, en especial para la isla de Nantucket, centro de la producción de aceite de ballena, cuyo principal comprador era Londres. Fue menester, entonces, buscar nuevos mercados y

también mares más seguros para el trabajo de las naves cazadoras, que en uno y otro caso estuviesen libres de las vigilantes correrías británicas, para salvar del desastre a la actividad. De ese modo, algunos balleneros fueron a dar muy al sur llegando a conocer las islas Malvinas, cuya estratégica situación para el uso de la navegación pudieron valorizar cabalmente, haciendo de este archipiélago una especie de centro de operaciones. Allí, de paso, sus tripulantes pudieron advertir la cuantiosa riqueza animal que pululaba en sus quebrados litorales y la facilidad que mostraba su captura, comparada con la faena ballenera de suyo difícil y peligrosa.

Pronto, dadas las circunstancias desfavorables que se fueron presentando para la producción de aceite de ballena, cedió el ritmo de la correspondiente actividad cazadora y pasó a incrementarse aquella referida a la captura de pinnípedos, especialmente de animales de piel fina. Contribuyó decisivamente a ello tanto la apertura del mercado oriental (China), como del europeo, en este caso durante la última década del siglo XVIII, debido a las severas perturbaciones que pasó a sufrir el comercio por causa de las guerras que afectaban al continente.

En lo que a la Región Magallánica interesa, la presencia de naves norteamericanas debió cobrar relevancia a partir del mismo período. Precisamente a esta época, 1790, corresponde la primera de las escasas referencias que han podido compulsarse: la del bergantín *Hancock*, de Boston, cuya tripulación realizó faena de caza en la isla de los Estados y, posiblemente, en otras cercanas al cabo de Hornos.

La actividad cazadora, practicada principalmente por naves del puerto de Stonington, fue de alguna importancia pues llegó a contarse una decena o más de expediciones por año, hacia los comienzos del siglo XIX, declinando a contar de 1804, para resurgir con renovada fuerza en 1815. Los lugares preferidos para la captura de lobos fueron las islas Diego Ramírez, de los Estados y otras vecinas del archipiélago del Cabo de Hornos, además de las costas del sur de Patagonia[1].

La faena cinegética debió mantenerse en grado de importancia hasta el hallazgo de las tierras polares (islas Orcadas, Shetland del Sur y Península Antártica), en que con seguridad pudo ceder considerablemente debido a que esa región concentró las operaciones de pesquería -como se las conocía en la época- por algo más de un lustro, no obstante lo cual muchas embarcaciones pudieron realizar capturas en ocasionales recaladas durante los viajes hacia y desde el lejano sur.

Tan intenso debió ser aquel movimiento, que un sector de la extensa costa de la Patagonia oriental fue conocido por los loberos como *New Haven Green*[2], y era uno de los lugares preferidos para el secado de pieles.

En un principio las bravías costas del archipiélago del Cabo de Hornos fueron evitadas por los cazadores, pero después, cuando el exterminio arreció en otros lugares, la faena también se extendió por esos tormentosos parajes.

La *Gaceta Ministerial de Chile* de los años 1821 y 1822 abunda en referencias genéricas sobre tal actividad, con ocasionales aunque no siempre precisas referencias específicas, al punto que buena parte del movimiento de Valparaíso durante aquel tiempo, derivaba de la recalada de naves afectadas al tráfico cinegético.

Con la declinación de la caza antártica, al promediar la tercera década del siglo, la captura en los litorales fueguinos y patagónicos occidentales debió intensificarse y mantenerse hasta entrados los años 40, para luego decaer notoriamente.

Fue tal la intensidad de la caza desarrollada, que en pocos años la cantidad casi fabulosa de pinnípedos, que otrora colmaba los litorales australes, se redujo a una expresión mínima. De centenares de miles de pieles cobradas en cada expedición (incluida la caza antártica entre 1818 y 1821), se disminuyó a algunos millares obtenidas en capturas llevadas a cabo en condiciones cada vez más difíciles. En idéntica proporción disminuyeron las expediciones y el número de embarcaciones que las componían, provocando la decadencia del tráfico de loberos y balleneros de manera tan decisiva, que el mismo prácticamente concluyó hacia la mitad del siglo.

Si bien los norteamericanos fueron los iniciadores de la actividad y quienes la mantuvieron por largo tiempo, no fueron los únicos pues a contar de la tercera década pasaron a compartirla los ingleses, en un principio como aquéllos en los litorales de la isla de los Estados y los próximos al cabo de Hornos, pero después, poco a poco, comenzaron a penetrar y recorrer el laberinto de las islas fueguinas y patagónicas occidentales, que hasta entonces había conformado en el hecho un territorio vedado a los navegantes. Es seguro que sus embarcaciones (*schooners, sloops*, barcas o bergantines) resultaron ser muy marineras y sus tripulantes unos veteranos avezados, unas y otros por tanto más adaptados para enfrentar las contingencias de los mares meridionales. Así se explica su movilidad a lo largo del litoral y por aguas interiores, que pudo ser cada vez más confiada y segura.

Aunque los principales apostaderos de otáridos estaban situados en los lugares más expuestos del frente oceánico, diversas razones y circunstancias condujeron a los cazadores hacia el interior. Bien fuera por la necesidad de buscar refugio durante los frecuentes temporales que azotan esa parte del territorio marítimo, bien por la búsqueda de nuevos apostaderos o de recursos varios como carne de animales silvestres, vegetales comestibles, corteza de Winter, agua y leña; por la necesidad de reparación o carena de sus embarcaciones, o de mero descanso, o quizá por afán aventurero; en los hechos, esos navegantes iniciaron en algún indeterminado momento de los comienzos del siglo XIX, la penetración náutica frecuente y voluntaria por distritos archipielágicos, sobre los que sólo por equivocación o extrema necesidad lo habían realizado otros como Hawkins, en 1594, que derivó hacia el sur probablemente hacia el canal Magdalena; o el capitán Marcant, en 1713, que accedió al Estrecho pasando por desconocidos canales que separan a las islas Santa Inés, Clarence, y otras menores; o como el desertor Bulkeley, en 1742, que se vio perdido y sin rumbo en el archipiélago de la Reina Adelaida, todos casos excepcionales, tal como pudo ocurrir en época indeterminada con otros extraviados y desconocidos nautas.

Esa circulación permitió una progresiva familiarización de los cazadores con el ambiente natural, propia de un deambular hasta entonces privativo de los habitantes autóctonos, al punto que en la práctica aquéllos llegaron a dominar los secretos de la intrincada geografía magallánica. Más tarde, cuando los hidrógrafos británicos iniciaron y desarrollaron sus célebres campañas, los loberos, con los que se encontraron una y otra vez, fueron sus inapreciables informantes.

La contribución que al conocimiento físico del territorio pudieron hacer estos navegantes, debió quedar reflejada en el mapa *A New Chart of the East & West Coasts of South America*, editado en 1822 por la casa J.W. Norrie de Londres. Esta pieza debe ser considerada como la más completa del género sobre la Región

Magallánica, disponible antes de la circulación de los mapas derivados de las operaciones hidrográficas mencionadas.

Todavía, sin habérselo propuesto, los loberos y balleneros contribuyeron incluso a la reanudación del movimiento marítimo por el estrecho de Magallanes -limitado por la época a las incursiones exploratorias ocasionales-, por razón de su propio paso interoceánico. Con ello, de algún modo, fueron los precursores de la penetración colonizadora que tendría principio al promediar el siglo.

2. Las expediciones hidrográficas británicas (1826-1834)

Expedición del capitán Phillip Parker King (1826-1830)

Al concluir la segunda década del siglo XIX, Europa se recuperaba después de un cuarto de siglo de guerras que habían alterado los esquemas del poder político y económico del continente y mostraba a Inglaterra como la gran potencia ganadora y colonial. Tal circunstancia indujo al Almirantazgo a garantizar la navegación entre la metrópoli y los remotos dominios y factorías de ultramar, en especial en aquellos lugares aun no bien conocidos geográficamente.

Fue así que hacia 1825 se determinó efectuar el reconocimiento hidrográfico de los territorios australes de América, especialmente la región del estrecho de Magallanes y canales adyacentes. Se dispuso la organización de una expedición que cumpliría durante varios años una impresionante labor por su magnitud y seriedad.

El Almirantazgo designó como jefe de la misma a uno de sus mejores oficiales, el comandante Phillip Parker King, marino probado y experto hidrógrafo. Puso a su mando dos buenos buques, la corbeta *Adventure* y el bergantín *Beagle*, seleccionando para las tareas de navegación a un grupo bien calificado de oficiales y hombres de ciencia.

Es justo recordar los nombres de estos navegantes, ligados a una proeza náutico-científica sin precedentes en los anales marítimos del sur. En el rol de la *Adventure* figuraban T. Graves, teniente y ayudante hidrógrafo; J. Cooke, teniente; H. Ainsworth, *master*; R.H. Sholl, J.C. Wickham, J.F. Brand, y G. Harrison, pilotos; J. Tarn, cirujano y G. Rowlett, contador. El rol del *Beagle* incluía a Pringles Stokes, comandante e hidrógrafo; E. Hawes, teniente, W.G. Skyring, teniente y ayudante hidrógrafo, S.S. Flinn, *master*; J. Kirke, piloto y J. L. Stokes, guardiamarina. Este cuadro de oficiales se mantuvo durante los primeros dos años de actividades y a partir de 1828, luego de algunas bajas, entre otros, la del distinguido comandante Stokes, se incorporaron el capitán Robert Fitz Roy y los oficiales J. Kempe y M. Murray.

La escuadrilla zarpó de Plymouth el 22 de mayo de 1826 entrando al estrecho de Magallanes el 19 de diciembre. Sucesivas recaladas condujeron a las naves desde Posesión a San Gregorio, isla Isabel, bahía Agua Fresca, hasta la bahía de San Juan (puerto del Hambre), lugar elegido como base de operaciones y puerto de fondeo de la nave capitana. Para una mejor comprensión de los reconocimientos conviene consignar someramente las diversas exploraciones.

Una vez establecidas en tierra las construcciones e instalaciones de apoyo y maestranza, King dispuso que el *Beagle* asumiera el reconocimiento de la parte occidental del Estrecho, más allá del cabo Froward. La chalupa *Hope*, perteneciente al *Adventure* y al mando del teniente Graves, recibió el encargo de explorar el "canal" de San Sebastián y penetrar al SE del cabo de San Valentín, por donde antaño surcaran las naves de Magallanes y Ladrillero. El propio King asumió la responsabilidad de levantar el litoral entre Famine y bahía del Aguila. Estos trabajos permitieron el redescubrimiento de la isla que después se llamó *Dawson* y de la enorme penetración marina que configura el seno del *Almirantazgo*. Además se hallaron algunos importantes fiordos que acceden a dicho seno (*Brookes*, *Parry* y *Ainsworth*) y se hizo el relevamiento de numerosos sectores litorales en ambos lados del Estrecho. Sensiblemente, en esta etapa la expedición sufrió las primeras bajas por accidentes, entre ellas la del capacitado oficial Ainsworth.

El *Beagle* por su parte cumplió faenas en la parte oeste, sufriendo, desde un comienzo, el rigor del tiempo que lo obligó a luchar duramente en cada singladura. Pese a las dificultades, Stokes tomando como base a Fortescue y puerto Misericordia, reconoció sectores de la parte más peligrosa y menos conocida del canal, en una faena que puso de relieve su gran capacidad profesional y la de sus oficiales Skyring y Flinn.

Las operaciones hidrográficas de cada grupo fueron complementadas por valiosas colecciones sobre la flora y fauna a cargo de los cirujanos Tarn y Bowen y del botánico J. Anderson. Los estudios de meteorología fueron realizados en puerto del Hambre por el piloto Harrison. Por último, se efectuaron observaciones etnográficas aprovechando los frecuentes contactos con los indígenas.

Al terminar esta fecunda campaña la flotilla abandonó su base el día 7 de marzo de 1827, dirigiéndose a Río de Janeiro en plan de invernada, para dar descanso a las tripulaciones y recorrer las naves.

Con la experiencia de esta primera etapa, el capitán King obtuvo del comando de la Estación Naval del Atlántico, la autorización para adquirir un pequeño barco auxiliar con el fin de hacer más expedito el levantamiento en aguas poco profundas.

El 10 de enero de 1828, la flotilla integrada también por la goleta auxiliar *Adelaide*, cuyo mando se confió a Graves, penetró al Estrecho y fondeó en Posesión. Desde esta bahía el *Beagle* prosiguió hacia la parte occidental para explorar el laberinto existente entre el Estrecho y el golfo de Penas; mientras, la *Adventure* y la *Adelaide* recalaban en San Gregorio. En este lugar, los ingleses sostuvieron en ambas campañas, un amistoso trato y provechoso intercambio con los tehuelches.

Cuando los buques fondearon en puerto del Hambre, King comprobó que los indígenas canoeros habían destruido algunas instalaciones y elementos allí dejados. Se procedió a su rehabilitación en tanto que se desarbolaba la *Adventure*, pues la intención era invernar en el lugar. A su vez la *Adelaide*, que haría todo el peso de la tarea hidrográfica, fue convenientemente preparada para tal efecto.

Su primer cometido, pendiente desde la campaña anterior, fue explorar el misterioso "canal de San Sebastián", descubriéndose al fin que no era sino una amplísima bahía que por lo poco segura y escasa de fondeadero se llamó *Inútil*. De esta manera se puso término a uno de los sostenidos mitos geográficos australes. Luego la *Adelaide*

operó sobre los intrincados litorales del sector central sur del Estrecho, en una fatigosa y fecunda tarea que duró hasta el 18 de junio, en que volvió a puerto del Hambre.

Aquí las cosas no habían andado bien. La crudeza del invierno, la aparición del escorbuto y algunas muertes accidentales se confabularon para afectar la moral de los residentes. Como el capitán King, pese a todo, estaba decidido a continuar en el paraje, dispuso como estratagema para levantar el ánimo de sus hombres, el aparejamiento de la *Adventure*, consiguiendo el efecto deseado sólo momentáneamente, pues los marineros, al ver que demoraban los preparativos más de lo habitual volvieron a desmoralizarse. Así las cosas, arribada la *Adelaide*, recibió la orden de seguir al encuentro de los tehuelches para adquirir provisión de carne de guanaco. Pero la situación no mejoró en puerto del Hambre, sino que se agravó con nuevos enfermos. Fue entonces cuando el jefe de la expedición adoptó la determinación de "preparar el buque a son de mar", disposición marinera que no bien hubo salido de labios del contramaestre "cuando ya todo fue vida, energía y contento"[3] según consignó con sentimiento el capitán King, añadiendo que todos menos él veían con júbilo la perspectiva del próximo zarpe. El 27 de junio hizo su aparición el *Beagle*, de vuelta de su prolongado crucero por las aguas del occidente patagónico. Había explorado en rudísima faena la costa exterior desde el Estrecho hasta el cabo Tres Montes, relevando el litoral del golfo de Penas, la boca del canal Trinidad y otros puntos.

Pero, tan agobiadora labor había tenido sus consecuencias. El excesivo trabajo, los padecimientos por causa del clima y otras contrariedades afectaron de tal modo al comandante Stokes, que cayó en un agudo estado de depresión, cercano al extravío. De este modo su arribo no hizo sino aumentar el desánimo. El regreso de la *Adelaide* con más de dos mil libras de carne de guanaco ayudó a recobrar el ánimo durante algunos días, pero al cabo de una semana los enfermos aumentaron, por lo cual y en vista del retardo en partir, las tripulaciones comenzaron a desesperarse, para colmo, el 1º de agosto se supo que el comandante Stokes había atentado contra su vida. Inútiles fueron los esfuerzos para obtener su recuperación, pues en la mañana del día 12 moría en medio de la consternación general.

Sepultado junto al campamento[4] y designado el teniente Skyring como nuevo jefe del *Beagle*, se reanudaron los preparativos de zarpe, que finalmente se produjo el 16 de agosto. Luego de recalar en Agua Fresca, Tres Brazos, isla Isabel y hacer la ya habitual parada en San Gregorio, la flotilla abandonó el Estrecho el 24 de aquel mes, después de casi ocho meses de laboriosa permanencia en sus aguas. Se dirigió a Brasil para un reparador descanso, tan necesario a sus oficiales y tripulaciones.

Una nueva serie de operaciones se inició en el otoño de 1829, al reingresar al Estrecho el *Beagle*, ahora al mando del comandante Robert Fitz Roy y la *Adelaide*. Tras tocar en San Gregorio y fondear en bahía Oazy para su relevamiento, los dos buques arribaron a Famine el 14 de abril. A partir de entonces se exploraron y levantaron diversos sectores de las costas meridional y septentrional, con un breve intervalo por parte de Fitz Roy, que exploró el canal Jerónimo aguas adentro, redescubriendo los vastos lagos marinos de Otway y Skyring. Las naves se juntaron de nuevo el 9 de junio en Fortescue. Luego de un breve descanso Fitz Roy encomendó a los tenientes Skyring y Graves la exploración de los canales que desde la bahía Tamar se abren hacia el norte. Mientras tanto él mismo, con su nave, proseguía los relevamientos en

el sector más occidental del Estrecho, quedando convenido reunirse en el puerto de Ancud.

La *Adelaide* fue debidamente aprovisionada y equipada para su misión y su plana de oficiales fue reforzada con Skyring, que asumió la jefatura de la campaña hidrográfica, con el guardiamarina James Kirke, el contramaestre Alex Millar y el cirujano Benjamin Bynoe, quien además de su tarea específica, debía desempeñarse como colector naturalista.

Partiendo desde el cabo Upright y reconociendo la bahía Beaufort y los senos Helado y Ventisquero, Skyring abandonó las aguas del Estrecho iniciando el recorrido hacia el norte por el canal que llamó *Smyth*, siguiendo a menudo las singladuras de Sarmiento de Gamboa cuya memoria iban recordando. Esta comisión había tenido origen en los antecedentes aportados al comando operacional británico por cazadores ("foqueros") ingleses y norteamericanos que deambulaban por aguas del Estrecho y de los canales fueguinos y patagónicos, respecto de rutas practicables de navegación entre el Estrecho y los canales situados al norte del mismo hasta el golfo de Penas. De allí que aunque ajena propiamente a la tarea hidrográfica en el Estrecho, la comisión de la *Adelaide* tendría gran trascendencia, pues sus exploraciones demostrarían las ventajas de una ruta interior de navegación segura y tranquila, que evitaría las difíciles singladuras del extremo más occidental del gran canal. De este modo la exploración hidrográfica de Skyring hubo de ser la causa de la posterior reanudación del tráfico marítimo por el estrecho de Magallanes.

Entre tanto King había zarpado con la *Adventure*, poniendo rumbo al extremo austral de la Tierra del Fuego, al que arribó, a comienzos de abril, luego de algunas escalas en la costa oriental de la Patagonia. Permaneció en el área por dos meses haciendo un reconocimiento parcial del archipiélago del Cabo de Hornos, cumplido el cual la corbeta se dirigió a Valparaíso, puerto elegido para dar el descanso que merecía la esforzada tripulación y para la necesaria recorrida del buque. En un plan semejante permanecieron por varios meses en Ancud el *Beagle* y la *Adelaide*.

A fines de 1829 se inició la cuarta campaña de operaciones hidrográficas con la salida del *Beagle*, desde el puerto de San Carlos de Ancud. Las instrucciones que había recibido el capitán Fitz Roy de parte del jefe expedicionario, prescribían la exploración de la costa meridional fueguina, entre el seno Año Nuevo y la bahía Nassau, pero en la realidad su cometido se extendió considerablemente desde la boca del estrecho de Magallanes hasta el litoral sudoriental de la isla grande de Tierra del Fuego.

La nave pasó frente a la entrada del Estrecho el 24 de noviembre y continuó por la costa exterior hacia el sur, haciendo el relevamiento de uno de los tramos litorales menos conocidos y más temidos por los navegantes, que desde los tiempos de Narborough se conocía como *Desolación del Sur*.

Al cabo de esa faena que tomó dos meses, el *Beagle* continuó costeando en sucesivos trabajos sobre el litoral exterior y los canales y entradas adyacentes, que permitieron conocer la complejidad de esa parte del piélago fueguino. Mientras los exploradores desarrollaban sus distintas operaciones, una y otra vez se encontraron con los indígenas kawéskar pertenecientes a la parcialidad más austral de ese grupo étnico y luego, desde el seno Navidad, con los indios yámana.

Llegado el mes de marzo, el trabajo prosiguió con intensidad levantándose la costa

que media entre aquel accidente y el acceso sur a la bahía Nassau, a la que se penetró el primer día de abril. Desde aquí se realizó una de las etapas más provechosas del viaje, pues en su desarrollo se recorrió el área descubierta por L'Hermite dos siglos antes, completándose el conocimiento preliminar del mismo con las correspondientes correcciones y nuevos hallazgos, entre otros los de los canales *Murray* y *Beagle*, uno y otro debidos al *master* Matthew Murray.

Al concluir el mes de mayo, Fitz Roy puso término a una campaña por cierto satisfactoria por sus trabajos, observaciones y descubrimientos. Luego de algunas operaciones en la costa sudoriental de Tierra del Fuego, se emprendió el viaje con destino a Montevideo y Río de Janeiro. Con los marinos viajaban embarcados cuatro indígenas fueguinos recogidos en las inmediaciones del seno Navidad y en el canal Beagle. Bautizados por Fitz Roy con los nombres de York Minster, Fueguia Basket, Boat Memory y Jemmy Button, estaban destinados por su captor para ser protagonistas de una experiencia civilizadora que se haría famosa por sus consecuencias e imprevisto desenlace.

Si laborioso y proficuo había sido el crucero del *Beagle*, no lo fue menos la campaña emprendida por la *Adelaide* entre el golfo de Penas y el Estrecho. Las operaciones hidrográficas en aguas magallánicas se iniciaron el 19 de enero de 1830, cuando el teniente Skyring llegó con su goleta a las islas Guayaneco, en un viaje prolongado que lo llevó hacia el sur por el complejo de canales y fiordos, donde habían sucumbido tantos esfuerzos exploratorios en los tres siglos anteriores, en un trayecto complementario de aquel realizado en sentido inverso durante el invierno del año anterior. La extensa travesía permitió recorrer los canales Messier y Brazo Ancho, y descubrir -a veces se trató de redescubrimientos de antiguos hallazgos hispanos- entre otros los fiordos Eyre, Falcon, San Andrés y Peel. La faena exploratoria y sus trabajos complementarios fueron tan intensos y ajetreados que tuvieron al borde del agotamiento al meritorio Skyring. Como ya se había hecho una norma en el transcurso de esta expedición, las operaciones hidrográficas fueron acompañadas de observaciones sobre la naturaleza de los distritos recorridos y sobre las características y costumbres de los aborígenes, en el caso de los kawéskar.

Al comenzar abril la *Adelaide* navegaba por el Ancón sin Salida y tras descubrir y explorar el profundo fiordo, mal llamado "canal" de las Montañas, siguió por un brazo lateral a su boca y penetró hacia el noreste para realizar uno de los hallazgos más importantes de la campaña: el redescubrimiento del complejo marítimo trasandino de Ultima Esperanza, que fuera avistado por vez primera 273 años antes por el insigne Juan Ladrillero. Una vez traspuesta la cordillera de los Andes, Skyring y James Kirke reconocieron algunos brazos del extenso mar interior, entre ellos los fiordos Obstrucción y Ultima Esperanza, realizando cantidad de observaciones y otorgando denominaciones a distintos accidentes, en una faena exploratoria particular que demoró tres semanas.

El 24 de abril la *Adelaide* abandonaba las aguas de Ultima Esperanza y cuatro días después entraba al Estrecho por la bahía Beaufort, completando la primera travesía norte-sur entre el golfo de Penas y el gran canal de Magallanes a lo largo de los canales patagónicos, precursora de la futura ruta del tráfico mercante a partir de la segunda mitad del siglo XIX. La goleta prosiguió sus singladuras por el Estrecho teniendo por

destino a puerto del Hambre, lugar previsto para el encuentro con la *Adventure*, lo que efectivamente ocurrió el 4 de mayo. Esta nave había llegado al Estrecho el 31 de marzo y había empleado el tiempo que mediaba entre una y otra fechas, en trabajos hidrográficos puntuales en su sección occidental, compartidos ocasionalmente con encuentros y algunas incidencias con los indígenas.

Pocos días después las naves inglesas partían navegando en conserva hacia Río de Janeiro, para seguir después a Plymouth. Al trasponer la punta Dungeness y enfilar hacia el norte, Phillip Parker King ponía término a la campaña exploratoria más extensa, geográfica y cronológicamente, emprendida en tres siglos en aguas magallánicas. El trabajo cumplido con responsabilidad y acuciosidad que honra a cuantos participaron en la expedición, en particular a los distinguidos jefes y oficiales, había tenido una magnitud colosal, tanto que se requerirían años sólo para hacer el procesamiento de los millares de datos geográficos reunidos, en las oficinas técnicas del Almirantazgo Británico.

De tal modo su contribución al adelanto del conocimiento de la geografía marítima magallánica, sería a lo menos semejante en importancia al de las hazañas descubridoras y exploratorias del pasado, protagonizadas por Fernando de Magallanes y Juan Ladrillero.

Expedición del capitán Henry Foster (1828-1829)

En tanto el capitán King y sus oficiales progresaban en su laboriosa tarea hidrográfica, en octubre de 1828 arribaba a las aguas fueguinas la goleta *Chanticleer* al mando del capitán Henry Foster. Este marino, hombre de gran merecimiento profesional y científico, traía el encargo específico de la Real Sociedad Geográfica de Londres, de precisar la forma del planeta a través de experimentos y observaciones sobre las variaciones de la longitud de oscilaciones del péndulo. Para este efecto, Foster estableció un observatorio en puerto Cook, isla de los Estados, circunstancia que aprovechó para hacer un detenido relevamiento del litoral. Concluidas las observaciones y demás trabajos, la *Chanticleer* se dirigió al archipiélago del Cabo de Hornos en donde permaneció por algunos meses completando su estudio científico, tras lo cual retornó a Inglaterra.

Expedición del comandante Robert Fitz Roy (1833-1834)

Sin embargo de lo provechosa que había sido la expedición de Phillip Parker King, en 1831 el Almirantazgo decidió complementar el trabajo hidrográfico realizado, con nuevos levantamientos en particular en secciones del estrecho de Magallanes y los litorales oriental y austral de la Tierra del Fuego.

Esta segunda expedición se confió al mando del hábil y experimentado comandante Fitz Roy, designándose para acompañarlo un conjunto de buenos oficiales, entre los que se contaban el teniente John Clements Wickham, quien debía cumplir las funciones de segundo en el mando; John L. Stokes, piloto e hidrógrafo ayudante,

Arthur Mellersh y Phillip G. King, guardiamarinas, todos veteranos de la primera expedición. Se puso a disposición de Fitz Roy "la pequeña y bien probada" *Beagle*[5], noble barco digno de la empresa trascendente que se iniciaba. En su tripulación de 74 hombres, de comandante a grumete, se incluían algunos supernumerarios como el joven naturalista Charles Darwin, el dibujante Augustus Earle y tres de los cuatro fueguinos de marras.

La inclusión de Darwin había sido bien meditada por Fitz Roy. Años antes, en 1830, mientras realizaba operaciones en la vecindad de la desembocadura del canal Bárbara y ante las manifestaciones de riqueza y variedad que apreciaba en la naturaleza, y sintiéndose incapaz de estudiarla, se había prometido firmemente que "si otra vez saliera de Inglaterra en expedición análoga, trataría de llevar una persona calificada para examinar la tierra mientras mis oficiales y yo nos ocuparíamos de hidrografía"[6].

Ahora se le había dado al talentoso marino la oportunidad de cumplir aquella laudable promesa. La elección hecha en la persona del joven Darwin y su ulterior tarea profesional probarían lo ilustrada y provechosa que fue su sugerencia, como que en esa experiencia se fundaría una concepción que revolucionaría la ciencia biológica universal.

El *Beagle* zarpó el 27 de enero de 1832, pero sólo al promediar diciembre entraba a la Región Magallánica, aproximándose al litoral fueguino, primer objetivo de la expedición.

Tras una recalada en la bahía Buen Suceso, que posibilitó a Fitz Roy un amistoso encuentro con los haush, la nave puso rumbo al cabo de Hornos y costa sudoccidental de la isla Hoste, en cuyas aguas debió soportar un temporal bravísimo. Las condiciones adversas de mar y clima obligaron al retorno hacia el noreste. Entonces el bergantín cruzó la parte oriental de la bahía Nassau para navegar costeando el sector del levante de la isla Navarino y penetrar en el canal Beagle, que fue seguido hasta la boca del Murray. Este canal franqueó el acceso a la bahía de Wulaia, centro natural de concentración de los yámana, en donde se desembarcó a los aborígenes que habían sido llevados a Inglaterra[7]. Con ellos descendió el catequista Richard Matthews, quien intentaría una experiencia de convivencia con los nativos para iniciar su cristianización. Cumplido este trámite, el *Beagle* retornó al canal homónimo y se dio principio a la exploración de toda la sección occidental de este importante brazo de mar y sus tributarios, completándose desde el interior y con nuevos hallazgos geográficos el reconocimiento practicado en 1830 desde el litoral oceánico. De regreso al oriente, el bergantín recaló en Wulaia y recogió a Matthews, que no se sentía cómodo ni seguro entre los indios, y con lo que el proyecto evangelizador que propiciaba Fitz Roy tuvo un inesperado y prematuro fracaso. Luego se emprendió el levantamiento de la costa meridional de Navarino y sectores orientales de la intrincada isla Hoste, entre otros el fiordo Ponsonby, la bahía Tekenika y sus inmediaciones. En seguida se trasladó a las islas Wollaston y nuevamente al litoral de Navarino, poniéndose término a las operaciones hidrográficas al cabo de poco más de dos meses de esforzado trabajo, en condiciones de mar no siempre favorables.

Fitz Roy se dirigió entonces a las Malvinas, archipiélago en que permaneció varias semanas, durante las cuales la tripulación pudo reponerse un tanto de la fatigosa faena precedente. Allí también se adquirió el bergantín lobero *Unicorn*, para su empleo

como nave auxiliar de la expedición, rebautizándoselo *Adventure* en recuerdo de la capitana de la primera gran campaña exploratoria. Desde allí las naves zarparon hacia Montevideo para una recorrida general y descanso en debida forma para la gente.

Al cabo de operaciones y reconocimientos en la costa norte de Patagonia, los británicos partieron otra vez hacia el sur desde el puerto uruguayo, el 6 de diciembre de 1833, en lo que sería la etapa final de su trabajo hidrográfico en aguas magallánicas. Los barcos navegaron en conserva hasta puerto Deseado; desde allí el *Adventure* puso rumbo a las Malvinas para efectuar un trabajo de relevamiento general de sus costas, mientras el *Beagle* seguía al estrecho de Magallanes, donde se realizaron operaciones puntuales o complementarias de tareas anteriores, cumplidas las cuales Fitz Roy dispuso navegar hacia el sur de la Tierra del Fuego. Se arribó así el 25 de febrero de 1834 a la isla Hermite y se inició una tarea de levantamiento en distintos sectores del archipiélago fueguino no cubiertos en trabajos anteriores, a la que se dio fin en un par de semanas, dirigiéndose entonces el *Beagle* a las Malvinas.

Luego de breve permanencia en este archipiélago, el bergantín navegó hacia el estuario del río Santa Cruz para efectuar una faena de reparación del casco que se hallaba afectado por un percance, pues era indispensable enfrentar en óptima condición una próxima y prolongada navegación por aguas del Pacífico. Mientras se realizaba este trabajo, Fitz Roy y Darwin emprendieron una excursión exploratoria por el valle del gran río sudpatagónico, remontando su curso en bote, a remo y a la sirga. Aunque no se llegó al origen del río, la penetración alcanzó más de 200 kilómetros, consiguiéndose avistar la cordillera de los Andes. Esta excursión de dos semanas permitió a Darwin la realización de cantidad de observaciones sobre la geología y la vida natural de esta interesante parte fronteriza de la Región Magallánica.

Reparado a satisfacción el casco del *Beagle*, el 12 de mayo se levó anclas y se puso rumbo al Estrecho, yéndose a fondear a puerto Famine hasta donde llegó el *Adventure* once días después. Los buques permanecieron allí haciendo los aprestos para el zarpe definitivo, que tuvo ocurrencia el 9 de junio. La travesía final por aguas magallánicas se hizo por una ruta inusual descubierta antaño por los loberos, esto es, por los canales Magdalena y Cockburn. Al día siguiente las naves inglesas enfilaban hacia el norte por aguas del Pacífico, dando fin a la expedición en lo que se refería a la Región Magallánica.

Los objetivos previstos una década antes al disponerse la organización del primer viaje, se habían cumplido a completa satisfacción. Una labor prolongada, ciertamente ímproba por las fatigas y sacrificios de variado orden que demandó a cuantos intervinieron en ambas expediciones, y que permitió poner de relieve la gran competencia profesional de los mejores marinos de la época, entregó resultados condignos en cantidad, calidad y seriedad a la magnitud y costo del esfuerzo demandado.

Cuanto se había realizado en los siglos precedentes en el adelanto del conocimiento geográfico, aunque valioso, restaba incompleto en muchos aspectos gruesos y de detalle. Sin alcanzar la perfección, que recién se lograría muy avanzado el siglo XX, las expediciones británicas de 1826-30 y 1833-34 hicieron una contribución inmensa, de un grado tal que -con entera propiedad- la compleja geografía marítima magallánica pudo ser conocida y dominada sólo a partir de la conclusión de los

memorables trabajos hidrográficos. Basta comparar, para el caso, el mapa de la Región Magallánica originado en las exploraciones de Antonio de Córdoba y otros marinos españoles, publicado en 1799, con las cartas generales del sur de América entregadas a contar de 1836 por la Oficina Hidrográfica del Almirantazgo Británico, para verificar el impresionante progreso en la representación de la real conformación geográfica meridional.

Ese adelanto se expresó en la producción cartográfica, en mapas generales, y planos sectoriales y de detalle, que recogió y divulgó el paciente trabajo de los hidrógrafos y que hizo insustituible su uso para la navegación austral, primera actividad beneficiaria de ese esfuerzo náutico y técnico. Este, no sólo posibilitó del modo considerado las operaciones marítimas en condiciones de mayor seguridad, sino que permitió poner fin a la incógnita secular que existía respecto del piélago magallánico, y con ello franqueó nuevas rutas al tráfico por vías interiores y, de paso, reabrió el estrecho de Magallanes a la navegación interoceánica.

Una expresión cartográfica ajustada al enorme progreso alcanzado en la aproximación a la realidad física territorial, se tuvo ya en 1839, cuando el conocido geógrafo John Arrowsmith publicó en Londres el mapa *South America*, como lo indicaba su epígrafe, sobre la base de documentos originales "incluyendo el relevamiento por los oficiales de los buques de S.M. Adventure y Beagle". Esta notable pieza presentaba en recuadro y a menor escala un excelente mapa del extremo meridional, desde el grado 30 hasta el cabo de Hornos, que debe ser tenido como el primer mapa moderno de la Patagonia y, con mayor propiedad, de la Región Magallánica.

Cabe además, una apreciación particular sobre la segunda expedición británica.

Esta, a diferencia de la anterior, mostró un carácter más científico. El caudal de información naturalista y etnográfica que se obtuvo en su transcurso fue impresionante, tanto que sobre el mismo y su posterior elaboración se fundaron los estudios modernos sobre Geología, Mineralogía, Paleontología y Zoología y sobre la vida aborigen de la Región Magallánica. Apenas tres años después de concluido el periplo del *Beagle*, se dio a la publicidad una obra voluminosa que concentró los resultados del notable trabajo, bajo muchos aspectos todavía con carácter de preliminar: *Narración de los viajes de levantamiento de los buques S.M. "Adventure" y "Beagle" en los años de 1826 a 1836* (Londres, 1839). En este trabajo, clásico en el género descriptivo geográfico y naturalista de la literatura magallánica, concurrieron las plumas magistrales de Phillip Parker King y de Robert Fitz Roy, como narrador, y de Charles Darwin, como expositor científico. Con su aparición se inició una producción bibliográfica sobre la materia que alcanza a nuestros días, circunstancia que por sí misma explica la densidad y riqueza informativa de las memorables expediciones.

Con dicha obra fundamental y veraz -no obstante algunas apreciaciones del joven naturalista que provocarían controversia-, que informaba sobre la vida y la naturaleza, y con la nutrida cartografía que pasó a brindar seguridad creciente a la navegación, la noción que los contemporáneos pudieron tener o adquirir sobre su realidad, esfumó de manera prácticamente definitiva el halo de misterio que envolvía desde siglos al territorio magallánico. Este devino así más accesible a las gentes ilustradas a través de esas versiones fidedignas y a la larga fue predisponiendo ánimos hacia acciones conducentes a un conocimiento más profundo y, al fin, a su ocupación. Así,

la trascendencia de las expediciones y estudios desarrollados por los británicos a lo largo de una década, fue mucho más allá de lo que pudieron prever sus inspiradores y ejecutores. Esas meritorias acciones virtualmente colocaron a la Región Magallánica en el umbral de un nuevo tiempo histórico.

3. Las postreras exploraciones del período

La actividad exploratoria de la primera mitad del siglo culminaría con la presencia fugaz, aunque relevante, de dos comisiones científicas, una francesa y una norteamericana.

Poco más de tres años después del alejamiento de los ingleses, el 12 de diciembre de 1837, penetraban al estrecho de Magallanes las corbetas *L'Astrolabe* y *Zelée*, al mando de Jules César Dumont D'Urville, uno de los oficiales más prestigiosos con que contaba la armada real de Francia. Estos buques venían sólo de paso, pues su destino eran los mares y costas antárticos. No obstante, sus técnicos y científicos cumplieron una interesante labor durante la breve permanencia.

Repitiendo singladuras ya conocidas, Dumont D'Urville condujo a sus barcos Estrecho adentro hasta el tradicional fondeadero de la bahía de San Juan de la Posesión. La estadía fue aprovechada para realizar observaciones sobre la naturaleza, sus recursos y climas, las que estuvieron a cargo de los cirujanos Jacques Bernard Hombron y Honoré Jacquinot. El ingeniero hidrográfico Clément Adrien Vicendon Dumoulin efectuó, con algunos oficiales, levantamientos en el litoral de la península de Brunswick. A su turno el teniente Joseph Fidéle Du Bouzet, compenetrado de la importancia del histórico paso de mar y cavilando sobre la inminencia del tráfico mercante, formuló algunas consideraciones respecto de la navegabilidad del Estrecho y la conveniencia de fundar en sus márgenes una colonia francesa que sirviera de base para las operaciones ultramarinas de su nación.

"No pienso que hoy en día algún Estado tenga derecho de establecer pretensiones soberanas sobre esta parte de la Patagonia", escribió en su relación al jefe de la expedición, estimando que únicamente Inglaterra y su patria podían ocupar allí, concluyendo que "sería honorable para ella [Francia] y a la vez muy útil traer a estas playas salvajes y por decirlo desiertas sus costumbres y su civilización"[8].

Y el ilustre Dumont D'Urville reflexionando a propósito del trágico destino de la colonia española del siglo XVI, relacionándola con una nueva ocupación, observó con clarividencia: "Ciertamente que esta posición será nuevamente ocupada y esta vez no será abandonada"[9].

Desde Famine los franceses recorrieron el litoral de la porción más austral de Patagonia, alcanzando hasta Fortescue, para regresar en seguida hacia el sector oriental del Estrecho, deteniéndose en la bahía de Peckett. Desde el punto de vista propiamente geográfico la expedición francesa no aportó algo novedoso, pero fue provechosa para el mejor conocimiento de la naturaleza por los registros desarrollados y por el material de valor científico colectado. También aportó antecedentes de interés etnográfico con las observaciones practicadas entre los patagones de la bahía de Peckett.

Los resultados del viaje de Dumont D'Urville, que con su extenso periplo circunnavegatorio se consagraría como el último de los grandes navegantes del globo, fueron publicados en 1841 en una obra voluminosa de indiscutible calidad que tuvo pronta difusión y que en lo referido al territorio magallánico permitió disponer de nuevos antecedentes, interesantes para su mejor conocimiento. Sin embargo, las apreciaciones y reflexiones referidas al presunto interés galo por la Región Magallánica, provocarían suspicacias entre algunos hombres públicos chilenos y acelerarían las medidas preparatorias para la ocupación del antiguo patrimonio territorial hispano.

La actividad exploratoria por parte de naves norteamericanas en las aguas australes fue ciertamente excepcional y la misma hubo de darse en 1839 con el arribo de la denominada *Expedición Exploradora de los Estados Unidos* comandada por el comodoro Charles Wilkes. Esta había tenido como precursora a la flotilla dirigida por James Eights, que navegó por mares fueguinos y antárticos entre 1828 y 1831, aunque en verdad ocupándose más de la caza de lobos que de exploraciones, sin embargo de lo cual pudieron desarrollarse algunas tareas de escasa importancia para el conocimiento de la zona magallánica austral.

Tornando a Wilkes, uno de los objetivos fundamentales de su expedición se refería a trabajos de exploración y reconocimiento en aguas antárticas, por lo que su labor en el género debía ser necesariamente limitada en lo que se refería a suelo chileno. No obstante ello se realizaron algunos trabajos puntuales de provecho.

Así el buque insignia *Vincennes* desarrolló faenas hidrográficas desde el Falso Cabo de Hornos (isla Hoste) hasta la isla Nueva, con el fin de completar las cartas inglesas que tenían insuficiencias e imperfecciones. El barco tender *Sea Gull* a su turno exploró con detenimiento el archipiélago Wollaston, descubriendo la isla *Bayly* y otros accidentes hidrográficos. Otra nave, el *Relief* debía desarrollar una exploración de mayor envergadura entre bahía Orange y el estrecho de Magallanes, vía canal Cockburn, pero una tormenta prolongada que la castigó severamente impidió al fin el cumplimiento de este propósito.

Además de lo mencionado, los oficiales del comodoro Wilkes pudieron desarrollar algunas limitadas observaciones de carácter naturalista y etnográfico que, con otros antecedentes referidos a la zona fueron publicados en el tomo primero de la narración de la expedición, publicado en Filadelfia en 1845.

4. Las primeras travesías mercantes por el estrecho de Magallanes y sus consecuencias

Se ha visto antes que los loberos y balleneros norteamericanos e ingleses fueron los primeros en utilizar el estrecho de Magallanes para su paso entre el Atlántico y el Pacífico y viceversa. Estos cazadores aventureros no tardaron en darse cuenta de las ventajas que esta vía poseía por sobre el riesgoso cruce del cabo de Hornos y de ese modo reactualizaron su importancia original, venida a menos desde siglos, luego de tantas azarosas experiencias en forma de travesías prolongadas y dificultosas o

infructuosos intentos de navegación, que habían acabado por darle una fama casi siniestra.

Uno de los pioneros en la apertura de la recuperada vía, el capitán norteamericano Benjamin Morrell, que surcó con sus goletas el Estrecho en seis oportunidades entre 1823 y 1824, consignó en la relación de sus viajes las favorables impresiones recogidas en su reiterado paso, destacando las facilidades y ventajas náuticas, la disponibilidad de recursos que en toda su extensión había para subvenir las necesidades de los navegantes y la disposición generalmente amistosa de los naturales que poblaban las riberas.

"Pueden encontrarse muchos buenos puertos en este paraje, y fondeaderos en cualquiera de sus orillas a lo largo de todo el trayecto; el fondo es generalmente bueno para mantener su posición. Dentro del estrecho el viento nunca sopla fresco desde el nornoreste, rotando por el este hacia el sursureste; consecuentemente es innecesario considerar refugio en este respecto. Madera y agua pueden procurarse con facilidad, los pescados pueden ser cogidos en gran abundancia, y vegetales antiescorbúticos se encuentran en ambas orillas", escribió el marino *yankee*, añadiendo después de otras consideraciones e indicaciones, "el pasaje a través del Estrecho es perfectamente seguro para barcos de cualquier tamaño, y la navegación es fácil y placentera"[10].

No hay razón para dudar de que la impresión de Morrell debió ser la propia de otros varios capitanes y pilotos, que con creciente frecuencia fueron utilizando la ruta transfretana. De hecho su experiencia y su relación de hombre entendido en el oficio fue tenida en cuenta por marinos que después navegaron esas aguas, entre otros por Dumont D'Urville.

El tráfico apreciable que se fue registrando por el Estrecho y que puede ser estimado en algunas decenas, o más tal vez, de barcos por año, se explicaba, además de la faena cazadora, por otras dos razones[11]. Una, el vigoroso crecimiento económico y demográfico de los Estados Unidos, luego de su consolidación como nación soberana, manifestado en un sorprendente proceso expansivo territorial y en el consiguiente incremento de su gran producción económica, y que más allá de las fronteras continentales asumió un carácter netamente mercantil. De tal manera, naves de la bandera de barras y estrellas comenzaron a frecuentar entre otras las costas sudamericanas, que se abrían como promisorios mercados para la colocación de sus productos industriales, entre las jóvenes repúblicas surgidas del desmoronamiento del antiguo imperio colonial español. Así, el movimiento de los balleneros y loberos fue pronto compartido por embarcaciones propiamente mercantes, aunque fue corriente que una y otra actividades se ejercieran en forma alternada o combinada.

De otra parte, la larga paz de que pasó a disfrutar Europa luego de las guerras napoleónicas y el consiguiente poderío naval y mercantil que fue adquiriendo Gran Bretaña, fue causa suficiente para que sus naves se desparramaran por los mares del globo siguiendo la huella colonizadora o preparando la penetración comercial. La independencia sudamericana, en particular la de Chile y Perú, vista con simpatía, contribuyó a incentivar aquel proceso con el establecimiento de vinculaciones diplomáticas y mercantiles.

Tornando al tráfico pionero, además de Morrell, es justo consignar los nombres de otros capitanes, patrones y pilotos que comparten el mérito del reinicio de la

navegación por el estrecho de Magallanes. Así, William Low, capitán de la barca *Adeona*, al que Fitz Roy contrató después como piloto durante parte de sus campañas hidrográficas; Matthew Brisbane, del bergantín *Saxe of Coburg* y el capitán Perkins, de la goleta *Betsy*, cuyos informes habrían de ser de gran utilidad a las autoridades chilenas. También los capitanes Cunningham, Waterhouse, Carrick y Broch, y John H. Smith, de la barca *Cigar*, cuya experiencia e información serían útiles a Bernardo O'Higgins para la elaboración de su proyecto de remolque a vapor por el gran canal interoceánico.

Las experiencias de unos y otros fueron transmitidas bien por escrito, como lo hiciera Morrell y tal vez algunos más, o en forma verbal, que debió ser lo más común, y divulgadas en distintos ambientes marineros norteamericanos e ingleses, y también en Ancud, Talcahuano, Valparaíso, El Callao o Montevideo, puertos todos de habitual recalada en las travesías hacia y desde los mares australes, en donde a su tiempo fueron recogidas por otros navegantes.

La noción de que era posible y ventajosa la navegación por la ruta del Estrecho fue ganando adherentes. Para los buques a vapor no se veía mayor inconveniente, pero en cambio la duda se mantenía para el paso de los veleros, por lo arraigado de la idea de que los bravísimos vientos, que prevalecían en el tercio occidental del gran canal, constituían un impedimento formidable para esa clase de barcos.

Espíritus clarividentes concibieron entonces la utilización de remolcadores de vapor para arrastrar veleros. Tal idea pudo surgir quizá -por lógica y obvia- en varias personas, durante esos años. Pero fue Bernardo O'Higgins en su retiro de Montalván, quien la formuló directamente para beneficio de su país. Si tal idea le fue privativa, derivada del trato sostenido con oficiales navales británicos que solían visitarlo, o si le fue sugerida, ello no viene al caso, correspondiéndole al estadista exiliado el mérito indiscutible de la primera iniciativa conocida sobre la materia, que pasó a ser, por otra parte, la razón mediata de la ocupación chilena del Estrecho y sus territorios adyacentes. Hacia 1836 bosquejó un proyecto para establecer en el Estrecho un servicio de remolque de veleros mediante vapores y complementó sus planes con un proyecto de ocupación de las márgenes del gran canal, mediante dos o tres poblaciones que servirían de centros de colonización y de apoyo. O'Higgins sometió su iniciativa al experto capitán mercante inglés John H. Smith, quien en noviembre de 1837 aprobaba el plan estimándolo práctico y conveniente.

Casi por la misma época algunos comerciantes británicos discurrían en Valparaíso acerca de la formación de una compañía de vapores, *The Magellan Steam Co.*, cuyo objeto "sería aprovechar la navegación a través del Estrecho sorteando los peligros que ofrece la navegación por el Cabo de Hornos". Había para ello un apreciable capital de 50.000 libras esterlinas. El plan concebido sobre bases parecidas a las de O'Higgins comprendía la adquisición de tres vapores remolcadores (*tugs*) de 200 toneladas y 80 HP cada uno y tres carboneros de 350 toneladas, además de almacenes y un faro en el litoral del Estrecho.

Por este mismo tiempo, hacia 1837-1840, Belfort Hinton, cónsul británico en Perú, Samuel Lang, William Duff, Charles R. Pflucker y John Thomas (tal vez el amigo íntimo de O'Higgins), concibieron un proyecto para establecer una compañía de navegación a vapor presumiblemente por el Estrecho, no conociéndose mayores

detalles, aunque bien podría tratarse de la misma mencionada precedentemente.

Esos proyectos debieron trascender y ser comentados en los ambientes marineros de Valparaíso y El Callao. Tal vez fue así como el lobero norteamericano Jorge Mabon, con experiencia en el Estrecho y en los canales patagónicos, preparó un plan de remolque a vapor, solicitando a fines de 1841 al gobierno de Chile una concesión por diez años para la explotación del correspondiente servicio.

Además de los trabajos hidrográficos de los ingleses que pasaron a tener divulgación por la época, se conocieron otras opiniones de peso en favor del estrecho de Magallanes como vía normal para la navegación interoceánica. El almirante Dumont D'Urville, por ejemplo, comprendió durante su corta estadía en diciembre de 1837 las ventajas de la ruta fretana, y en tal sentido consignó su opinión en posterior informe al Ministerio de Marina: "el Estrecho de Magallanes no puede dejar de ser frecuentado habitualmente por los navíos; porque no podrá establecerse comparación entre la navegación suave y segura del canal y la travesía penosa y peligrosa de los mares del cabo de Hornos. Esta última vía será sobre todo completamente abandonada por aquellos que quisieren entrar del océano Pacífico al Atlántico"[12]. Y a continuación agregaba la siguiente observación no exenta de connotación política: "Todo lleva a creer que en pocos años, estas ventajas serán comprendidas y explotadas por los Ingleses, estos invasores encarnizados del mundo entero"[13].

También serían comprendidas al fin por el gobierno de la República de Chile, según se verá, y esta precisa circunstancia afectará de manera definitiva el dominio sobre el territorio aledaño y toda la Región Magallánica.

El frecuente paso de navegantes que se considera tuvo otras consecuencias como la popularización de parajes como puerto Famine y la bahía de San Gregorio, y el trato con los indígenas.

La bahía de San Juan de la Posesión, equivocadamente tomada y renominada como puerto Famine o del Hambre por Narborough en 1670, había pasado a ser el sitio más frecuentado por los navegantes en el largo litoral fretano. Llegó a ser, de hecho, una especie de paradero obligado tradicional. Durante siglo y medio, los distintos navegantes arribaron a este notorio accidente geográfico fondeando en su rada y bajando a tierra para realizar las operaciones de reabastecimiento de agua fresca y leña, reparaciones, o para descanso de las tripulaciones, algunos sólo por días, otros por semanas y aun por meses, tiempo que muchas veces también se empleaba para desarrollar observaciones del paraje y su comarca aledaña. Es por ello que varias de las especies botánicas y zoológicas originalmente determinadas para Chile meridional registraron como sitio de colecta a puerto del Hambre.

Entrada la tercera década del siglo XIX, una vez que el movimiento marítimo de cazadores y mercantes se hizo notorio, ese puerto devino un lugar natural de encuentro para los navegantes atendida la calidad del tenedero, los recursos naturales disponibles en la comarca vecina, y, en el caso de los peliferos, por su relativa vecindad a las zonas de captura.

La bahía o puerto de San Juan cobró mayor relevancia como sitio de recalada cuando, en enero de 1827, el capitán Phillip Parker King hizo de ella la base terrestre de sus operaciones hidrográficas. En el lugar se instaló la maestranza de la expedición: carpintería, fragua del armero, banco del tonelero y taller del velero; además la cocina

del personal de tierra, una carpa que servía de albergue y por último la casita de madera donde pasó a habitar el jefe del destacamento, piloto Harrison, y en la que se instaló el observatorio meteorológico. De ese modo, San Juan-Puerto Famine constituyó un núcleo habitado donde por meses, durante las dos primeras campañas hidrográficas de los británicos, y por días o semanas en las dos siguientes, se desarrolló una variada actividad científica y artesanal[14].

Las circunstancias anteriores dieron fama al paraje, tanto que no fue extraño que allí surgiera la más curiosa oficina de correos de que haya memoria, a lo menos en Chile.

En 1833 un tal capitán Cunningham, norteamericano, conociendo la condición habitual de recalada que tenía el puerto, dejó algunos mensajes dentro de una botella que suspendió de un árbol en lugar visible, confiando en que cualquier navegante que acertara a pasar se apercibiría de la botella y haría llegar a destino la correspondencia. En 1835 otro marino y compatriota del anterior, un cierto Waterhouse, quiso hacer más notoria la función de la botella y le pintó las palabras *Post Office;* y, por último, un tercer nauta, el inglés Carrick, comandante del *schooner Mary Ann,* que pasó en dos ocasiones por el Estrecho durante 1837, cambió la botella por un barril que colgó de un árbol mediante una cadena de hierro, dejando una inscripción por la que invitaba a cuantos recalaran a hacer uso del mismo. Así, librado a la honorabilidad, protección y diligencia de los hombres de mar, funcionó, durante años, este original servicio de correos. En el barril, los capitanes, oficiales y tripulantes, dejaban no sólo sus cartas, sino también notas con descripciones de sus viajes, indicaciones y otros datos.

Cuando en diciembre de 1837 llegó al lugar el almirante Dumont D'Urville, pudo apreciar la utilidad del barril postal y queriendo mejorar el servicio, ordenó levantar en la cima de la punta Santa Ana un gran palo, de tres o cuatro metros, a modo de baliza, con una tabla cruzada en la que se escribió *Poste aux lettres,* instalándose al pie un gran buzón de zinc.

Tal era la fama del paraje que, cuando Bernardo O'Higgins concibió y trazó en 1836 el bosquejo del proyecto de remolques a vapor por el Estrecho, consideró a dicha bahía como una de las bases terrestres de sustentación y apoyo.

Pocos años después, el 14 de septiembre de 1840, en oportunidad del primer y trascendente viaje de naves impulsadas por vapor, cuyo paso acabaría por restituir la perdida importancia marítima del Estrecho, fondeaban en la bahía de San Juan para faenas de agua y leña, los buques de bandera británica, *Chile* y *Perú.* En este sitio, precisamente en la punta de Santa Ana que delimita el puerto por el norte, tendría lugar cuatro días después la conmemoración del "triunfo del vapor en esta parte del mundo" como expresaría para la historia el acta recordatoria.

La presencia periódica de embarcaciones, tanto fuera en faena cinegética como mercante, acarreó consecuencias en la vida y evolución cultural de los aborígenes australes.

La permanencia temporal de cazadores en los distritos archipiélagicos fueguinos y patagónicos, permitió una relación interétnica con los yámana y kawéskar en un grado tal como no se había dado en los tres siglos anteriores, con el paso ocasional de los navegantes. Entonces los indígenas pudieron conocer algunos elementos propios

de la cultura material de los europeos, pero de allí no se pasó, pudiendo aquéllos resistir sin dificultad aparente el débil influjo cultural ajeno, en atención a lo esporádico y breve de la relación.

Pero con la presencia de los loberos el contacto se hizo más frecuente, de manera inevitable, y sin habérselo propuesto éstos, se convirtió para los naturales en una verdadera agresión cultural, que de modo negativo afectó sus formas ancestrales de existencia y convivencia, que habría de conducir a la larga al empobrecimiento espiritual y finalmente a la aculturación. La relación que consiguió establecerse fue de mera convivencia ocasional, nunca amistosa, por lo que se refería a la conducta de los "civilizados", habitualmente con carácter de despojo para los menguados bienes y personas de los infelices indígenas, actitudes a las que éstos debieron responder con dureza[15]. Todavía más, el contacto físico, voluntario o involuntario, trajo consigo la introducción entre los indígenas de enfermedades comunes a los civilizados, que encontraron fácil terreno para propagarse en los organismos indefensos de aquéllos, circunstancia que conduciría a un progresivo decrecimiento poblacional.

Con los aónikenk, el otro grupo étnico con los que los arribados ocasionales entraron en relación, ésta fue semejante en sus características generales (trato de intercambio material), pero menos agresiva en el trato personal.

El lugar geográfico principal donde tuvo ocurrencia fue la bahía de San Gregorio, paradero histórico de los cazadores nómades de la estepa patagónica y donde desde los inicios del siglo XVIII se habían establecido los primeros contactos aperiódicos con los europeos. Los mismos se intensificaron con los viajes científicos a partir de la segunda mitad de la centuria, creándose una suerte de tradición para el futuro, de manera que tanto los aborígenes como los visitantes pudieron tener la certeza de un encuentro en dicho paraje.

También en este caso los loberos fueron los iniciadores de una relación continuada de intercambio con los patagones, que luego sería seguida y mantenida por los barcos de comercio.

Así, aquéllos comenzaron a recalar en San Gregorio y su presencia se hizo tan frecuente, que por mucho tiempo los ingenuos tehuelches creyeron que la faena lobera era la única razón de presencia extraña en la periferia de su dominio.

"La exena [sic] de confusión que ocasiona la llegada de un buque excede toda descripción. No bien hubo aparecido este en la Bahía, cuando se cubrió la ribera hasta una distancia considerable, de hombres, mugeres y niños. Todos trahían [sic] sus cueros u otro artículo que tuviesen de comercio, presentando un aspecto de una feria de la clase más rústica". De esta manera relataría el misionero norteamericano William Arms la llegada de un buque a San Gregorio en enero de 1834, poniendo de relieve la conmoción que invadía a los indígenas cuando se producían esos arribos. Luego, reflexionando sobre el efecto moral de tales visitas, añadiría "lo primero porque preguntaban [los indios] era por ron, después por tabaco; se volvían locos por estas dos cosas. La fuerza de sus apetitos y pasiones, y las tentaciones que se les presentaban, deben ser siempre grandes obstáculos para difundir aquí el Evangelio"[16].

Los navegantes, naturalmente, tenían interés en trocar las pieles que podían tener los indígenas y también carne de guanaco para renovar la siempre escasa provisión de a bordo, por diversos artículos que ansiaban éstos: herramientas y efectos de metal,

cuchillos, hachas, cuentas de vidrio, paños coloridos y además azúcar, harina y, va por supuesto, aguardiente, ron u otros licores y tabaco; en menor grado les interesaban, por entonces, armas de fuego y pólvora.

Este intercambio, no obstante que tenía un carácter ocasional, asumiría progresiva importancia y hubo de conformar el principio de un proceso de relación, que a la larga tendría consecuencias determinantes para la evolución cultural y aun para la sobrevivencia indígena. Tan apreciado llegó a ser por los tehuelches, que si no se aceptaba su interés y creciente afición por los productos de los civilizados, difícilmente podía establecerse una relación satisfactoria con ellos. Tal lo comprobarían en desilusionantes experiencias los misioneros William Arms y Titus Coan (1833-34), Allen Gardiner (1845) y Teophilus Schmid (1858-63), también el piloto Benjamin Franklin Bourne, quien debió soportar un angustiante cautiverio de algunos meses por carecer de valores de intercambio (1849).

De cualquier modo, mucho ayudó este trato mercantil para que la relación entre los indios y los arribados ocasionales fuera cada vez más amistosa, lo que no obstó para que, de manera excepcional, se produjeran contados sucesos luctuosos cuya causa no siempre pudo imputarse a la presunta agresividad indígena originada en la codicia u otros sentimientos. Para el caso, bien vale recordar la carta preventiva que hacia 1826-27 redactara el capitán lobero William Low, dirigida a cualquier nave que pasara por el Estrecho y por la que daba a conocer las amistosas disposiciones de los indígenas y recomendaba darles buen trato y "no engañarlos, pues tenían buena memoria y se resentían seriamente"[17].

La relación que de ese modo hubo de establecerse ya con carácter de permanente, tuvo consecuencias que resultaron determinantes para la evolución de la vida aónikenk; desde luego, en su transcurso los indígenas llegaron a aficionarse por las bebidas alcohólicas, que los patrones y pilotos les suministraban sin escrúpulo alguno. Su consumo cobraría tal importancia corriendo los años, que se impondría una suerte de dependencia del mismo en grado de insuperable, con influencia sobre aspectos conductuales y económicos.

De igual manera, de la relación que se comenta derivó el creciente conocimiento sobre las armas de fuego para fines cinegéticos y de ataque y defensa personales, y el consiguiente interés por procurárselas, circunstancia que de modo progresivo influiría en el cambio de hábitos consuetudinarios. El trato, además hubo de incrementar el bagaje instrumental indígena con elementos novedosos como eran las herramientas de uso corriente entre los civilizados (martillos, limas, formones, etc.) y con instrumentos varios como hachas, cuchillos, tijeras, leznas, agujas, dedales y otros para fines tanto de carácter utilitario como de ornato (dedales).

Influyó por fin el intercambio así mantenido, en el acostumbramiento indígena a la presencia extraña y aun en la tolerancia de una permanencia siquiera temporal en su territorio, aspecto este que tendría consecuencias irreversibles en el futuro. Ello significaba el inicio de una etapa nueva en la evolución de su sencilla y más que milenaria cultura, que señalaría el lapso histórico final de su existencia étnica en suelo chileno.

Por fin, el tan mentado paso de los mercantes norteamericanos dejó otra consecuencia como fue la de un intento fallido de evangelización de los patagones,

que también tuvo como escenario la bahía de San Gregorio y su comarca aledaña.

Su origen arranca de una preocupación que se despertó en el capitán Benjamin Morrell con ocasión de su navegación en 1824 por las islas Guayaneco, cuando pudo conocer a sus habitantes, los kawéskar boreales, viendo en esta mísera porción de humanidad al sujeto de una acción misional y civilizadora de signo cristiano protestante.

"La costa occidental de Sud América, desde el Estrecho de Magallanes al puerto de Valdivia, merece la atención de las sociedades misioneras. Aquí los nativos viven en la más miserable condición que puede concebirse, en uno de los países más hermosos del mundo. Las artes de la civilización, particularmente de la agricultura, con un conocimiento verdadero de la práctica religiosa, harían de ellos un pueblo feliz y agradecido; y al mismo tiempo abierto al comercio que podría ser de beneficio para todas las partes. Este país no ha sido reclamado por una nación civilizada, los Españoles nunca extendieron sus conquistas al sur del archipiélago de los Chonos, o Chiloé".

De tal forma había sintetizado el capitán Morrell, en su relación de viaje, su romántica impresión sobre la posibilidad de una acción misionera[18]. Sus conceptos calaron en los sentimientos de sus compatriotas, entre ellos los miembros del comité del Seminario Teológico de Auburn, Nueva York. Estos, interesados, se pusieron en contacto con el capitán mercante y procuraron informarse en detalle sobre la materia, conociendo en particular su opinión en cuanto a que la península de Tres Montes (parte de la de Taitao) era el sitio más conveniente para un establecimiento misional, y asimismo las costas del estrecho de Magallanes, si bien estimaba que en este caso la fundación debía supeditarse a lo que ocurriera en aquel lugar.

Luego de requerir mayor información con otros capitanes mercantes, pilotos y simples marineros, acerca de las tierras magallánicas y de deliberar sobre la conveniencia y factibilidad del proyecto, los miembros del comité acordaron enviar misioneros a la Patagonia para informarse sobre la realidad del país y los naturales. Se eligió para ello a dos jóvenes seminaristas, Titus Coan y William Arms, quienes tras ser ordenados como pastores, se embarcaron en la goleta *Mary Jane*, de Nueva York, que zarpaba hacia el remoto sur americano en campaña de caza de lobos (agosto, 1833).

Arribaron así a mediados de noviembre a la bahía de San Gregorio, destino que les fue sugerido durante la travesía por el capitán de la goleta, William Clift. Su experiencia y conocimiento obtenidos en anteriores viajes por el territorio, le hicieron pensar que en ese lugar podría encontrarse gente naturalmente más dócil para los fines que se tenían en vista, por su trato prolongado y pacífico con los navegantes, y condiciones de clima más tolerables que en la costa occidental de la Patagonia.

Desembarcados, Coan y Arms fueron recibidos amistosamente por los patagones y luego se incorporaron a un grupo que marchaba hacia el interior. Se inició así una permanencia que se extendió por nueve semanas hasta fines de enero de 1834, en una convivencia un tanto azarosa y angustiosa, pues si había naturales hospitalarios y de buena índole, había otros rudos y hasta hostiles. Esta experiencia atemperó el celo catequista de los misioneros, quienes sintiéndose frustrados por la barbarie indígena que consideraron difícil de superar y temerosos de permanecer aislados en una región tan remota, determinaron volver a su país. Una vez allí, Arms y Coan informaron de

modo desfavorable para el proyecto, concluyendo sin fruto ese esfuerzo inspirado por las románticas ideas del capitán Morrell[19].

Esa convivencia, no obstante el fracaso de su objeto, permitió de modo excepcional adquirir un acervo de información de valor cultural sobre la vida indígena del período precolonizador, que fue dado a conocer más tarde en interesantes obras que han sido valorizadas por la posteridad como importantes fuentes etnohistóricas[20].

En cuanto a la relación de Morrell, ya mencionada, la misma contenía notables descripciones de carácter geográfico, naturalista, costumbrista y etnográfico -las primeras propiamente modernas según habrían de darse poco después, al cabo de la grandiosa empresa hidrográfica británica-, a las que añadió consideraciones y reflexiones diversas, inclusive de carácter político, que por tales debían tenerse sus referencias a la situación de abandono en que se encontraba el vasto territorio patagónico y la Tierra del Fuego. Bajo uno y otros aspectos la narración de Benjamin Morrell pudo servir para poner en valor las cuasi olvidadas regiones meridionales americanas y para concitar sobre las mismas (o a lo menos contribuir a ello) la atención de algunas potencias marítimas. Así no debiera caber duda acerca de que su libro pudo influir, siquiera de manera indirecta, en el renovado interés que hubo de advertirse en dicho respecto durante los años 30 y primera parte de los años 40 del siglo XIX.

Por otra parte, está visto que por razón de su prolongado trato con los navegantes que frecuentaban las aguas del estrecho de Magallanes, los patagones habían pasado a ser de hecho la parcialidad indígena más conocida del territorio. Esta circunstancia justifica una consideración sobre su estado en vísperas de la ocupación colonizadora.

Para esa época la etnia aónikenk tal vez no excedía mucho el millar de almas, población ciertamente escasa para un territorio tan extenso como era el que conformaba su solar histórico. Los misioneros Arms y Coan que convivieron con los tehuelches alternando entre sus paraderos de Dinamarquero y San Gregorio, estimaron su número en alrededor de 800 individuos, pero advirtieron la posibilidad de mayor cantidad.

Gente libre como eran, ello no obstaba para que reconociendo una circunstancial preeminencia de algún indio principal, se agruparan bajo su transitoria conducción. Así, en la época de que se trata, Fitz Roy singularizó al grupo de San Gregorio como obediente a la jefatura de la afamada india María, puntualizando que un tal Bysante debía ser considerado como "jefe principal" de los indígenas (1826). Arms y Coan en su prolongada estadía individualizaron a cinco grupos: uno de ellos sujeto al nombrado Capitán Congo[21] al que describieron como "gran jefe de la nación" y "joven de suave fisonomía, de figura alta y elegante y mucha gracia natural en los movimientos"[22]; otro, obediente a la "reina" María; un tercero, dependiente de Santurión, cristiano aindiado que había ganado algún ascendiente sobre los indígenas[23]; un cuarto, sujeto a jefatura desconocida, con el que no llegaron a trabar conocimiento pues merodeaba por campos del interior; y, por fin, los "Supalios" de la península de Brunswick, que no eran otros que los más tarde tristemente afamados *guaicurúes*. Estos integraban un reducido grupo conformado por mestizos de kawéskar y aónikenk. Aquéllos, los "huemules" de Fitz Roy, eran nómades canoeros de los mares interiores de Otway y Skyring, con quienes éstos mantenían antiguo trato en la zona del istmo de la península mencionada y su vecindad. Los guaicurúes aunque habían adoptado las costumbres

de los tehuelches eran objeto de su permanente desprecio por considerarlos "indios malos".

El reducido contingente aónikenk haciendo honor a su nomadismo ancestral, se movía durante las distintas épocas del año recorriendo su vasto solar desde las costas del estrecho de Magallanes al río Santa Cruz, y desde los feraces y espectaculares distritos fluviales y lacustres subandinos hasta el poco atractivo litoral atlántico. Su ir y venir periódico había dado forma a sendas o rutas que desde Brunswick conducían hacia el norte, a los campos de la laguna Blanca y Dinamarquero, al sector volcánico de Pali Aike y valle del Gallegos y cruzando éste a los distritos regados por el río Coyle y al gran valle del Santa Cruz. Por la costa del Estrecho, la senda indígena tradicional pasaba por las comarcas de Oazy Harbour, San Gregorio y Kimiri-Aike, para alcanzar hasta el cabo Posesión y la entrada atlántica del gran canal. Una tercera gran ruta, siguiendo los cursos ramificados del Coyle, y una cuarta, que costeaba probablemente el río Santa Cruz, confluían en los altos valles de Ultima Esperanza, distrito donde existían manadas de caballos salvajes, hasta el que concurrían ocasionalmente por razón de su captura.

En la vecindad de estas sendas se situaban sus territorios tradicionales de caza y sobre las mismas sus paraderos o *aiken*, para los que, cabe reiterarlo, tenían denominación precisa[24]. De entre tantos lugares, la comarca litoral de San Gregorio, donde debieron situarse varios de tales paraderos, y el paraje de Dinamarquero, tierra adentro, encrucijada de rutas y cabecera de un valle pastoso y rico en vida animal, fueron a lo largo del tiempo sus lugares preferidos de concentración poblacional, aun con grado de cierta permanencia temporal.

Los aónikenk amaban con pasión a su país estepario, cuyas particularidades geográficas y recursos conocían al dedillo. Nada pues les resultaba más grato que oír alabar sus pampas, al punto que tal referencia podía considerarse como un auspicioso saludo introductorio, según dejarían constancia con posterioridad algunos viajeros.

Además de la relación con los kawéskar, ya mencionada, la tuvieron también con sus parientes étnicos del norte del Santa Cruz, los mecharnúekenk. Este trato ultrafluvial debió acentuarse con el dominio del caballo, circunstancia que les llevó a emprender cada tanto tiempo prolongados recorridos hasta la colonia de Carmen de Patagones, junto al río Negro, y de modo excepcional hasta Buenos Aires; y también hasta la cordillera neuquina, en viajes redondos que enteraban tres o más millares de kilómetros. Conocieron y trataron de esa manera a los teushkenk (tehuelches de la Cordillera del oeste de Santa Cruz y Aysén); a los gününaken o guenenaken del norte de Santa Cruz y del Chubut; y a los mapuches (manzaneros) de Nahuel Huapi y del Limay, y por fin a los diversos grupos pampas del norte del río Negro.

Esta relación interétnica contribuyó a enriquecer la cultura aónikenk, permitiendo incorporar a sus hábitos artesanías como la del tejido, de probable influjo mapuche, que tanto significaba técnica, como formas y diseños ornamentales. Pasaron, así, a practicarlo en rústicos telares para la confección de fajas de ornato para sus cabalgaduras y probablemente de algunas prendas de vestir o de abrigo. Es posible, también, que durante sus visitas a los indios septentrionales hayan podido observar trabajos de platería y que después debieron repetir en ruda variante artesanal, cuando el trato con los navegantes o la ocurrencia de naufragios en sus costas les procuraron

trozos de bronce o cobre, con los que pudieron fabricar botones, hebillas, adornos y otros objetos, principalmente mediante técnicas de corte, perforación y moldeo. En esa labor pudieron aplicar los conocimientos de manejo de las herramientas de los civilizados y se dieron maña para inventarlas con los recursos propios del territorio.

5. El paso de los primeros vapores y su trascendencia

En 1830 residía en Valparaíso un joven norteamericano, William Wheelwright, quien había hecho de este puerto el centro de sus actividades navieras en la costa occidental de América del Sur. Hombre inquieto y de gran visión, su preocupación por el progreso lo llevó a promover diferentes empresas en Chile y en Perú, pero fue en el ramo marítimo donde puso su mayor interés.

Wheelwright advirtió las ventajas de introducir vapores en el servicio de cabotaje. Semejante iniciativa que por lógica debió haberse aceptado de inmediato, hubo de esperar varios años. Al fin, en 1835, el gobierno del Presidente Joaquín Prieto apoyó la iniciativa de Wheelwright al enviar al Congreso un proyecto para concederle un privilegio exclusivo por diez años para establecer la navegación a vapor en puertos y ríos chilenos.

Luego de intentar en vano obtener en el país y en Perú capitales privados para lanzar la compañía, el tenaz norteamericano se dirigió en busca de apoyo a Inglaterra, donde su proyecto se consideraba con gran simpatía. En efecto, habiendo conseguido el necesario respaldo financiero, se fundó en Londres, el 6 de septiembre de 1838, la entidad *The Pacific Steam Navigation Company*, cuya actividad habría de estar ligada en el futuro al desarrollo comercial de las costas de Chile.

Conseguida la carta real que autorizó su funcionamiento, la naciente compañía encargó la construcción de dos vapores de ruedas de 700 toneladas, destinados inicialmente a ser utilizados en el trayecto Valparaíso-Chagres (Panamá), que fueron bautizados con los nombres de *Chile* y *Perú*.

Después de las pruebas de rigor y con los primeros pasajeros que se atrevían a hacer la larga travesía hasta Valparaíso, ambas naves comenzaron sus servicios. El *Chile* zarpó el 27 de junio de 1840 desde Falmouth y el *Perú*, el 4 de julio desde Plymouth. La ruta disponía tomar la vía del estrecho de Magallanes, estimada como la más conveniente y segura.

El 14 de septiembre de aquel año memorable en la historia marítima de Chile y del Estrecho, los dos vapores penetraban sin novedad en el paso de mar y en la tarde de aquel mismo día fueron a fondear a puerto Famine. La recalada, prevista desde años antes por Wheelwright fue ordenada por el capitán George Peacock, que venía al mando de la flotilla, tanto para descanso como para proveerse de leña y agua.

Llegado el día 18 y sabiendo el capitán Peacock que en la fecha se conmemoraba la mayor festividad nacional chilena, consideró que el acontecimiento feliz de que era partícipe bien merecía ser puesto de relieve, haciendo coincidir el auspicioso inicio de la navegación a vapor por aguas chilenas con el suceso patriótico de la República.

Así entonces, el día indicado bajaron a tierra oficiales y tripulantes y tal vez buena

parte del pasaje, y en la cima de la punta de Santa Ana se enarboló la bandera de Chile, se la saludó con aclamaciones y se levantó un acta en idioma inglés, cuyo texto por conmemorar un hecho trascendente merece ser transcrito, traducido:

"Perú 700 toneladas 192 caballos de fuerza longitud 198 pies manga 29 pies	Los primeros Vapores que navegaron el Estrecho de Magallanes	Chile 700 toneladas 192 caballos de fuerza longitud 198 pies manga 29 pies

DIOS SALVE A LA REINA

Este monolito ha sido erigido para conmemorar el triunfo del Vapor en esta parte del mundo con el arribo de los Vapores de la Pacific Steam Navigation Company, "PERU", comandante George Peacock y "CHILE", comandante William Glover, el primero en cuarenta y cuatro días (en el mar) desde Plymouth y el último en cuarenta y siete días (en el mar) desde Falmouth, habiendo tocado en Río para tomar carbón, del cual se consumió desde Inglaterra hasta este Puerto, trescientos cincuenta toneladas solamente, en cada buque.

Ambas naves están firmes y fuertes como cuando zarparon de Inglaterra, tienen todavía combustible para doce días y sus pasajeros y tripulantes se encuentran en excelente salud y buen ánimo.

Dado por mis manos a bordo del PSNCS "PERU" en Port Famine este 18 de septiembre de 1840, siendo el aniversario de la Independencia Chilena.

Geo. Peacock

Comandante y Oficial Mayor
Testigos

Pasajeros	Oficiales
M.B. Evans	Tho. Penborn, Primer Piloto
Sam P. Oxley	J. Eveleigh, Segundo Piloto
George Bingley	J.H.Welbourne M.D Cirujano
(ilegible) W.H. Kemp	William Glover, Comandante"[25]

¡El vapor había vencido por fin a las fuerzas de la naturaleza devolviéndole al estrecho de Magallanes su condición de vía transoceánica perdida por siglos!

El auspicioso suceso mecánico tendría una imprevista repercusión política al convertirse, de hecho, en la causa próxima de una decisión de la máxima trascendencia histórica: la ocupación efectiva del territorio magallánico por parte de la República de Chile.

6. El término de un período histórico

Cuando de la manera expuesta adelantaba la primera mitad del siglo XIX, también llegaba a término un prolongado lapso iniciado el memorable 21 de octubre de 1520, fecha del hallazgo del territorio meridional de América para el conocimiento de Occidente, o si se prefiere, del principio de la confrontación de dos culturas. Desde entonces habían transcurrido trescientos veinte años, hasta 1840, durante los cuales había tenido ocurrencia el proceso de aproximación geográfica, protagonizado por ajenos (los venidos de afuera), procedentes de distintos rumbos.

Desde la borda de las naves, en forma tosca en los primeros tiempos y progresivamente mejorada después, según habían adelantado la técnica y los recursos de apoyo, se había conseguido al fin una noción ciertamente muy próxima a la compleja realidad física del remoto meridión de América.

Aunque se habían dado en el largo proceso algunos intentos de asentamiento en el territorio -heroicos, pero frustrados- y penetraciones abnegadas en procura de la expansión de la fe cristiana, también fallidas, esos habían sido casos de protagonismo excepcional que habían permitido destacar en el tiempo el más prolongado, propio de los navegantes, los actores laboriosos de acercamiento al mundo austral, cualquiera que hubiera sido su carácter inspirador.

Mientras así había acontecido en su entorno, los dueños milenarios de la tierra y las aguas, indiferentes aparentemente a esos reiterados merodeos, habían proseguido su libérrima y sencilla existencia a la usanza tradicional, cumpliendo una suerte de protagonismo pasivo en la nueva historia del territorio magallánico.

Al promediar el siglo XIX, nunca como entonces se había dado una conjunción tal de circunstancias que preanunciaban el advenimiento de un tiempo distinto, pues hasta el mal afamado clima meridional parecía estar aflojando su rigor[26]. Inclusive los aires que soplaban desde Europa y que corrían por la redondez del globo, señalaban el desarrollo de un movimiento de las principales potencias para extender su dominio colonial. Esta particular circunstancia hacía cobrar valor a todos los territorios que aparecían desocupados o sin soberanía conocida, pues conformaban posiciones interesantes que podían despertar ajenas codicias. En este contexto, la vastedad de la Patagonia, en especial su parte meridional por donde se abre el estratégico paso del estrecho de Magallanes, desde algunos años más conocida y frecuentada, bien podía ser una de las presas más apetecidas.

Todo hacía suponer que era inminente el suceso de la ocupación civilizadora de ese territorio que se había resistido por siglos al asentamiento extraño. Lo que restaba por definir era conocer qué nación se anticiparía a hacerlo.

Notas del capítulo VI

[1] Así quedó expresado puntualmente en una petición elevada en 1831 al presidente Andrew Jackson por un grupo de armadores y capitanes de Stonington, en donde se le hacía saber que desde hacía más de treinta años ellos y otros residentes de ese puerto de la Nueva Inglaterra estaban dedicados a la caza en esos lugares, utilizando a las Malvinas como lugar de encuentro y refugio (Richard M. Jones, Sealing and Stonington: A short-lived Bonanza. En *The Log of Mistic*, 1971.

[2] Kenneth J. Bertrand, *Americans in Antarctica 1775-1948*, Nueva York, 1971.

[3] Robert Fitz Roy, *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836*, pág. 188, Buenos Aires, 1933.

[4] El sitio se conoce como Cementerio de los Ingleses y se encuentra en la costa de la bahía de San Juan.

[5] Así definiría después el gran marino a su querida nave. Los nombres de uno y otra quedarían asociados para siempre en la hazaña marítima y científica que culminaría al completarse la circunnavegación del globo en 1836.

[6] *Op. cit.*, tomo II, pág. 480.

[7] Uno de ellos, Boat Memory, había fallecido durante su estadía en Europa.

[8] *Voyage au Pole Sud et dans l'Océanie sur les corvettes L'Astrolabe et La Zelée, executé par ordre du Roi pendant les années 1837-1838, 1839-1840, sous le comandement de .. Publié par ordonnance de Sa Majéste. Histoire de voyage.* Tomo I, pág. 139, París, 1841.

[9] Id.

[10] *A narrative of four voyages to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic Ocean from the year 1822 to 1831*, págs. 82 y 83, New York, 1832.

[11] Como referencia de lo que debió ser ese movimiento, se da el dato de 7 naves avistadas por el misionero Titus Coan entre noviembre de 1833 y enero de 1834. Se trata sólo de las naves observadas durante una permanencia no continuada en la bahía de San Gregorio, lo que conduce a suponer que el número de naves que recalaron allí o que pasaron a la vista fue aún mayor.

[12] *Op. cit.*, pág. 139.

[13] Id.

[14] Sumando los diferentes períodos de ocupación durante las distintas campañas se totalizó más de un año de permanencia en el lugar.

[15] Robert Fitz Roy pudo constatar durante sus campañas por el archipiélago fueguino occidental el desfavorable cambio conductual que tenían los kawéskar después de tratar y conocer a los loberos.

[16] Extracto de los diarios de los señores Arms y Coan. En *Revista de la Biblioteca Nacional*, tomo III, N° 9, 1er semestre de 1939, pág. 140, Buenos Aires.

[17] Fitz Roy, *op. cit.*, tomo I, pág. 146.

[18] *Op. cit.*, pág. 159.

[19] A comienzos de 1842, Allen Gardiner, un antiguo oficial de la Marina Británica con vocación apostólica, llegó al Estrecho animado por un propósito misional semejante. Intentó primero con los sélknam de la orilla fueguina, aunque sin éxito, y cruzó después a la costa opuesta, a San Gregorio, donde no vio indígenas. Se trasladó entonces hacia el oeste, a la bahía Oazy donde se encontró con el grupo dirigido por el cacique Wissale, quien le prometió apoyo para su proyecto, que Gardiner procuraría materializar en 1845, una vez más infructuosamente.

[20] T. Coan, *Adventures in Patagonia. A Missionary's Exploring Trip*, New York, 1880 y *Estracto* ...citado.

[21] Este jefe es nombrado Kongre por Dumont D'Urville, quien los conoció en puerto Peckett en 1838. Los

chilenos lo llamaron Huisel o Wisel, y Wissale los británicos.

[22] *Op. cit.*, págs. 132 y 133.

[23] Las informaciones y crónicas concernientes a la época lo mencionan asimismo con los nombres de Santorín, Santo Río, Santos Centurión y San León.

[24] Koikash Aiken, Horsh Aiken, Namer Aiken, Ciaike, Kolk-Aike, Kimiri Aike, Okereraike, Ush Aiken, Pali Aike, Juniaike, Rose Aike y Chej-Chej Aike son los nombres de algunos de estos paraderos, que han conseguido rescatarse, ubicados todos en actual suelo chileno. Y Markatch Aike, Chymen Aike, Güeraike, Killikaike, Guakenken Aike, Coy Aike y Ototelaike, entre varios más, en territorio argentino actual.

[25] Traducción efectuada teniendo a la vista el acta original. En volumen 197 *Ministerio del Interior. Correspondencia Intendencia de Chiloé, 1841-47.* Archivo Nacional.

[26] En efecto, tal como lo ha comprobado Pisano, sobre la base de evidencias glaciales y vegetales (*op. cit.*), el lapso comprendido entre los siglos XV y XVIII fue el más frío desde el 8000 a.C., con una caída térmica que alcanzó a 2° C entre 1600 y 1750 aproximadamente. Pero a partir del último cuarto del siglo XVIII se hizo notorio el mejoramiento climático, en general más cálido y seco.

FUENTES DE CONSULTA

Manuscritos

ARCHIVO NACIONAL (Santiago)
Archivo Capitanía General de Chile (vol. 793).
Archivo Gay Morla Vicuña.
(volúmenes 80, 83, 87, 89, 96, 99 y 114).
Archivo Hidrográfico Vidal Gormaz (volúmenes 7 al 11).
Ministerio del Interior. Correspondencia Intendencia de Chiloé, 1841-47 (vol. 197).
BEAUCHESNE, SIEUR *Relation du voyage du Sr. de Beauchesne au Chili, dans la mer du Sud d'Amerique par le detroit de Magellan.* Bibliotheque Nationale, Fonds Fr. 9097 f. 132, Paris.
BORRERO, LUIS A. *La economía prehistórica de los habitantes de la Tierra del Fuego*, Buenos Aires.
DELABAT *Description des terres vues pendant le voyage de Monsieur de Beauchesne les années 1699, 1700 et 1701, par le sieur...* Bibliotheque du Service Historique de la Marine, Chateau de Vincennes, París.
DUPLESSIS *Relation journaliere d'un voyage fait en 1698, 1699, 1700 et 1701 par Monsieur de Beauchesne.* Bibliotheque du Service Historique de la Marine, Chateau de Vincennes, Paris.

Impresos

ABBOTT, JACK 1975 Commodore Byron. Letters to Lord Egmontt, and Letters of the same year following up the proposed action -1765. *The Falkland Islands Journal*: 18-27, Port Stanley.
AMAYA, OVIDIO OMAR 1980 *Diario de Antonio de Viedma*. Municipalidad de San Julián, Buenos Aires.
ANDREWARTHA, H.G. y L.C. BIRCH 1984 *The Ecological Webb*. The University of Chicago Press, Chicago.
ARMS, WILLIAMS y TITUS COAN 1939 Extracto de los diarios de los señores... En *Revista de la Biblioteca Nacional*, tomo III, Nº 9, 1er. semestre. Buenos Aires.
ASCHERO, CARLOS A. 1981-1982 Nuevos datos sobre la arqueología del Cerro Casa de Piedra. Sitio CCP 5 (Parque Nacional Perito Moreno, Santa Cruz, Argentina). *Relaciones de la Sociedad Argentina Antropología*, tomo XIV: Nº 2:267-284, Buenos Aires.
AUER, VAINO 1950 *Las capas volcánicas como base de la cronología postglacial de Fuegopatagonia*. Ministerio de Agricultura y Ganadería, Buenos Aires.
AUER, VAINO 1953 Nuevos aspectos de la sequía en la Patagonia. *IDIA*, Nº 61:1-8, Buenos Aires.
BARROS, JOSE MIGUEL 1978 Primer testimonio de Tomé Hernández sobre las fundaciones hispánicas del Estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 9:65-75, Punta Arenas.
BARROS, JOSE MIGUEL 1981 Expedición al Estrecho de Magallanes en 1553: Gerónimo de Vivar y Hernando Gallego. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12:31-40, Punta Arenas.
BARROS, JOSE MIGUEL 1983 El descubrimiento de la Antártica: Dirck Gerritz-Gabriel de Castilla. *Boletín de la Academia Chilena de la Historia* Nº 94:217-222, Santiago.
BARROS, JOSE MIGUEL 1988 La expedición de Narborough a Chile: Nuevos Antecedentes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 18, Cs. Ss. pp. 35-59, Punta Arenas.
BARROS ARANA, DIEGO 1884 *Historia Jeneral de Chile*. Tomos I Prehistoria 1555 y II 1555-1580. Rafael Jover Editor, Santiago.
BARROS ARANA, DIEGO 1884-1885 *Historia Jeneral de Chile*. Tomos III 1580-1610; IV 1610-1656 y V 1656-1717. Rafael Jover Editor, Santiago.
BARROS ARANA, DIEGO 1934 *Orígenes de Chile*. Editorial Nascimento, Santiago.
BASILICO, ERNESTO 1967 *La Armada del Obispo de Plasencia y el descubrimiento de las*

Malvinas. Centro Naval, Instituto de Publicaciones Navales, Buenos Aires.

BATE, LUIS F. 1982 *Orígenes de la comunidad primitiva en Patagonia*. Ediciones Cuicuilco, Escuela Nacional de Antropología e Historia, México.

BAZAN DAVILA, RAUL 1986 *El patrimonio territorial que recibimos del Reino de Chile*. INPATER, Colección Terra Nostra Nº 9, Santiago.

BELZA, JUAN E. 1978 *Romancero del topónimo fueguino*. Instituto de Investigaciones Históricas Tierra del Fuego, Buenos Aires.

BELZA, JUAN E. 1980 *Rastros sudatlánticos. Pistas de navegantes del Atlántico Sur anteriores a Bougainville* (mimeo). Buenos Aires.

BERZOVIC, FRANCISCO 1983 *El descubrimiento de Chile por Fernando de Magallanes*. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.

BIRD, JUNIUS 1938 Antiquity and Migrations of the early inhabitants of Patagonia. *Geographical Review*, 28, Nº 2, Nueva York.

BIRD, JUNIUS 1946 The Archaeology of Patagonia. *Handbook of South American Indians*, Bureau of American Ethnology, vol. 143, Nº 1:17-24, Washington.

BIRD, JUNIUS 1970 Paleo-Indian discoidal stones from southern South America. *American Antiquity*, vol. 35, Nº 2:205-209, Washington.

BIRD, JUNIUS 1983 Enterratorios Paleo-Indios con cremación en las cuevas del Palli-Aike y Cerro Sota en Chile meridional. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 14:55-65, Punta Arenas.

BOHM GUNTHER 1980 "Simón de Casseres y su plan de conquista de Chile: antecedentes históricos". *Ibero-Amerikanisches Archiv.*, Folge 6, Heft 2, 1980, Berlín.

BORGATELLO, MAGGIORINO 1924 *Nella Terra de Fuoco. Memorie di un missionario salesiano*. Società Editrice Internazionale, Torino.

BORMIDA, MARCELO y ALEJANDRA SIFFREDI 1969-1970 Mitología de los Tehuelches Meridionales. *RUNA*, vol. XII, Partes 1-2:199-245, Buenos Aires.

BORRERO, LUIS A. 1976-1980 La fauna de Las Buitreras: su significado en un marco sudamericano. *RUNA*, vol. XIII:21-25, Buenos Aires.

BORRERO, LUIS A. 1977 La extinción de la megafauna: su explicación por factores concurrentes. La situación en Patagonia Austral. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 8:82-93, Punta Arenas.

BORRERO, LUIS A. y OTROS 1981 *Arqueología del Norte de la Isla Grande de Tierra del Fuego*. Museo Territorial, Ushuaia.

BORRERO, LUIS A. 1982 Arqueología del Seno de la Ultima Esperanza (Magallanes, Chile). *VII Congreso Nacional de Arqueología*, Colonia del Sacramento.

BORRERO, LUIS A. 1982 Un modelo de ocupación humana de la Región del Seno de la Ultima Esperanza (Magallanes, Chile). *Publicaciones del Instituto de Antropología*, vol. XXXVIII-XXXIX:155-169, Buenos Aires.

BORRERO, LUIS A. 1983 Los factores de extinción de la megafauna: La hipótesis de competencia interespecífica. *Arqueología Contemporánea*, vol. I, Nº 1, Buenos Aires.

BORRERO, LUIS A. 1986 Cazadores de Mylodon en la Patagonia Austral. *New evidence for the Pleistocene peopling of the Americas*, Center of the Study of Early Man, pp. 281-293, Orono.

BORRERO, LUIS A. 1989 Spatial heterogeneity in Fuego-Patagonia. *Archaeological Approaches to Cultural Identity* (Ed. por S. J. Shennan, pp. 258-266), Unwin Hyman, London.

BORRERO, LUIS A. 1989-1990 Evolución Cultural divergente en la Patagonia Austral. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Ss., vol. 19:131-138, Punta Arenas.

BORRERO, LUIS 2001. *El poblamiento de la Patagonia. Toldos, milodones y volcanes*. Emecé. Buenos Aires.

BOUGAINVILLE, L.A. 1946 *Viaje alrededor del mundo por la fragata del Rey "La Boudeuse" y la fusta "La Estrella" en el 1767, 1768 y 1769*. Espasa-Calpe Argentina, Buenos Aires.

BRADFORD, ERNLE 1984 *Il corsaro della regina. Vita e imprese di Francis Drake*. U. Mursia

editore, Milano.

BRUNET, JOSE 1977 Una carta del jesuita Onofre Martorell acerca de la evangelización de los indios de la Tierra del Fuego. *Karukinká* 19 y 20, abril-junio, pp. 39-42, Buenos Aires.

BYRON, JOHN 1955 *El naufragio de la Fragata "Wager"*. Empresa Editora Zig Zag, Santiago.

(BYRON, JOHN) 1990 *Byron's Journal of his Circumnavegation 1764-1766*. The Hakluyt Society-The Syndics of The Cambridge University Press, Nueva York.

CALDENIUS, CARL C. 1932 *Las glaciaciones cuaternarias en la Patagonia y Tierra del Fuego*. Ministerio de Agricultura de la Nación, Dirección General de Minas y Geología, Publicación Nº 5, Buenos Aires.

CARDICH, AUGUSTO, LUCIO A. CARDICH y ADAM HAJDUK 1973 Secuencia arqueológica y cronológica radiocarbónica de la cueva 3 de Los Toldos (Santa Cruz, Argentina). *Relaciones* XII:85-123, Buenos Aires.

CARDICH, AUGUSTO 1978 Las culturas pleistocénicas y post pleistocénicas de Los Toldos y un bosquejo de la prehistoria de Sudamérica. *Centenario del Museo de la Plata*, tomo II:149-172, La Plata.

CARDICH, AUGUSTO 1984 Paleoambientes y la más antigua presencia del hombre. *Culturas Indígenas de la Patagonia* pp. 13-36, Biblioteca del V Centenario, Madrid.

CARVALLO Y GOYENECHE VICENTE 1875 *Descripción geográfico-histórica del Reino de Chile*, Santiago.

CAVIGLIA, SERGIO E. 1976-1980 La presencia de Dusicyon avus (Burmeister, 1864) en la capa VIII de la cueva "Las Buitreras" (Patagonia Argentina): su relación con otros hallazgos en la Patagonia meridional. *RUNA*, vol. XIII:31-33, Buenos Aires.

CHAPMAN, ANNE 1986 *Los Selk'nam. La vida de los onas*. Emecé Editores, Buenos Aires.

COAN, TITUS 1880 *Adventures in Patagonia. A Missionary's Exploring Trip*. Dodd, Mead & Company, New York.

COCILOVO, JOSE A. y RICARDO GUICHON 1985-1986 Propuesta para el estudio de las poblaciones aborígenes de extremo austral de la Patagonia. *Anales del Instituto de la Patagonia* Serie Cs. Ss. vol. 16: 111-123, Punta Arenas.

COOPER, JOHN M. 1917 *Analytical and Critical Bibliography of the tribes of Tierra del Fuego and abjacent territory*. Smithsonian Institution, Washington.

(CORTES DE OJEA, FRANCISCO) 1880 Relación que hizo... de su viaje al Estrecho de Magallanes, autorizada del escribano Miguel de Goizueta. *C.D.I.H.Ch.*, tomo XXVIII:202-239, Santiago de Chile.

(COYER, FRANCOIS GABRIEL) 1984 *Sobre los gigantes patagones. Carta del Abate... al Doctor Maty, Secretario de la Royal Society de Londres*. Curiosa Americana, Santiago.

DAHLGREN, E.W. 1909 *Les relations commerciales et maritimes entre la France et les côtes de l'Ocean Pacifique (Commencement du XVIIIe siècle)*. Librairie Ancienne Honeré Champion, Editeur, París.

DARWIN, CHARLES 1921 *Diario de viaje de un naturalista alrededor del mundo en el navío de S.M. Beagle*. 2 t. Madrid.

DARWIN, CHARLES 1984 *El viaje del Beagle*. Editorial Labor, Barcelona.

DILLEHAY, TOM D. y OTROS 1986 Monte Verde: adaptación humana en el centro sur de Chile durante el pleistoceno tardío. *Journal de la Société des Americanistes*, tomo LXXII:87-106, París.

DREYER-EIMBCKE, OSWALD 1981 Primer mapa impreso del Estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12:41-43, Punta Arenas.

DUMONT D'URVILLE, JULES CESAR 1841 *Voyage au Pole Sud et dans l'Oceanie sur les corvettes L'Astrolabe et la Zelée*. Gide Editeur, París.

DUVIOLS, JEAN PAUL 1978 *Voyageurs Français en Amerique*. Bordas, París.

EMPERAIRE, JOSEPH 1953 Paisaje y hombres prehistóricos de la Patagonia. *El Magallanes*, ediciones de los días 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27 y 28 de julio de 1953, Punta Arenas.

EMPERAIRE, JOSEPH 1963 *Los nómades del mar*. Ediciones de la Universidad de Chile, Santiago.

ENDLICHER, WILFRIED y WOLFGANG WEISCHET 1985 Rasgos Fisiográficos de Chile, en Frutos J., Oyarzún R. y Pincheira M.: *Geología y recursos minerales de Chile*. Editorial Universidad de Concepción.

ENDLICHER, WILFRIED y ARIEL SANTANA 1988 El clima del sur de la Patagonia y sus aspectos ecológicos. Un siglo de mediciones climatológicas en Punta Arenas. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Nts. vol. 18: 57-86, Punta Arenas.

ENRICH, FRANCISCO 1891 *Historia de la Compañía de Jesús en Chile*, tomo II. Santiago.

ESCALADA, FEDERICO A. 1949 *El complejo "Tehuelche"*. Instituto Superior de Estudios Patagónicos, Buenos Aires.

FAGAN, BRIAN M. 1988 *El gran viaje. El poblamiento de la antigua América*. Editorial EDAF, Madrid.

FALKNER, THOMAS 1974 *Descripción de la Patagonia y de las partes contiguas de la América del Sur*. Buenos Aires.

FERNANDEZ DE NAVARRETE, MARTIN 1946 *Colección de los viajes y descubrimientos que hicieron por mar los Españoles desde fines del siglo XV*. Editorial Guarania, Buenos Aires.

FEUILLEE, LOUIS 1714 *Journal des Observations Physiques, Matemathiques et Botaniques faites par l'ordre du Roy sur les côtes Orientales de l'Amerique Meridionale, & dans les Indes Occidentales, depuis 1707 jusques en 1712*, París.

FITTE, ERNESTO J. 1962 *El descubrimiento de la Antártida*. Emecé Editores, Buenos Aires.

FITZ ROY, ROBERT 1933 *Narración de los viajes de levantamiento de los buques de S.M. "Adventure" y "Beagle" en los años 1826 a 1836*, tomos I, II y III. Biblioteca del Oficial de Marina, Buenos Aires.

FONDO HISTORICO Y BIBLIOGRAFICO J.T. MEDINA 1959, 1961, 1962 y 1982 *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*. Segunda Serie. Tomos III, IV (1590-1594), V (1599-1602), VI (1561-1603) y VII (1600-1606), Santiago.

FRANCO, NORA VIVIANA, LUIS ALBERTO BORRERO, JUAN BAUTISTA BELARDI, FLAVIA CARBALLO MARINA, FABIANA M. MARTIN, PATRICIA CAMPAN, CRISTIAN FAVIER DUBOIS, NATALIA STADLER, MARIA ISABEL HERNANDEZ LLOSAS, HECTOR ZEPEDA, A. SEBASTIAN MUÑOZ, FLORENCIA BORELLA, FEDERICO MUÑOZ e ISABEL CRUZ 1999 Arqueología del Cordón Baguales y sistema lacustre al sur del lago Argentino (Provincia de Santa Cruz, Argentina). *Praehistoria* Nº 3 Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Buenos Aires.

FURLONG, GUILLERMO 1943 *Entre los tehuelches de la Patagonia*. Talleres Gráficos "San Pablo", Buenos Aires.

GALLEZ, PABLO J. 1973 Valentín y sus dos bahías fueguinas. *Karukinká*, Nº 6:17-31, Buenos Aires.

GALLEZ, PABLO J. 1974 Cristóbal de Haro y el descubrimiento del estrecho magallánico en 1514. *Investigaciones y Ensayos* Nº 17:3-19, Buenos Aires.

GALLEZ, PABLO J. 1975 El descubrimiento de la bahía Nassau. *Karukinká* Nº 11: 2-21, Buenos Aires.

GALLEZ, PABLO J. 1976 La más antigua descripción de los yámana. *Karukinká* Nº 15: 17-31, Buenos Aires.

GANDIA, ENRIQUE DE 1945 La Ciudad de los Césares. *Anales del Museo de la Patagonia*, tomo I:101-120, Buenos Aires.

GANDIA, ENRIQUE DE 1974 El Estrecho de Magallanes en los mapas anteriores a su descubrimiento. *Actas del Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional*. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires.

(GARCIA, JOSE) 1889 Diario del viaje i navegación hechos por el Padre... de la Compañía de Jesús desde su Misión de Cailín, en Chiloé, hacia el sur en los años 1766 y 1767. Con notas y comentarios de Diego Barros Arana. *Anuario Hidrográfico de*

la Marina de Chile, tomo XIV:3-47, Santiago.

GOMEZ OTERO, JULIETA 1986-1987 Investigaciones arqueológicas en el alero Potrok-Aike (Provincia de Santa Cruz). *Relaciones de la Sociedad Argentina de Antropología*, tomo XVII/1 N.S.:173-200, Buenos Aires.

GONZALEZ-JOSE, ROLANDO, NEUS MARTINEZ-ABADIAS, SILVINA VAN DER MOLEN, CLARA GARCIA-MORO, SILVIA DAHINTEN y MIGUEL HERNANDEZ 2004 Hipótesis acerca del poblamiento de Tierra del Fuego-Patagonia a partir del análisis genético-poblacional de la variación cráneofacial. *Magallania*, vol. 32:79-98. Punta Arenas.

GORLA, CARLOS MARIA 1984 *Los establecimientos españoles en la Patagonia: Estudio Institucional*. Escuela de Estudios Hispano Americanos, Sevilla.

GUARDA, GABRIEL 1990 *Flandes Indiano. Las fortificaciones del Reino de Chile 1541-1826*. Ediciones Universidad Católica de Chile, Santiago.

GUERRERO VERGARA, RAMON 1880 Los descubridores del Estrecho de Magallanes y sus primeros exploradores. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, vol. VI, Valparaiso.

GUILLEN Y TATO, JULIO F. 1942 *Monumenta Chartographica Indiana. Regiones del Plata y Magallánica*. Ministerio de Asuntos Exteriores, Madrid.

GUSINDE, MARTIN 1951 *Hombres primitivos de la Tierra del Fuego*. Sevilla.

GUSINDE, MARTIN 1982 *Los indios de Tierra del Fuego*. Tomo primero *Los Selk'nam*, vols. I, II y III. Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

GUSINDE, MARTIN 1986 *Los indios de Tierra del Fuego*. Tomo segundo *Los Yámana*, vols. I, II y III. Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

GUSINDE, MARTIN 1991 *Los indios de Tierra del Fuego*. Tomo tercero *Los Halakwulup*, vols. I y II. Centro Argentino de Etnología Americana, Buenos Aires.

HANISCH, WALTER 1982 *La isla de Chiloé, capitana de rutas australes*. Academia Superior de Ciencias Pedagógicas, Santiago.

HAUTHAL, RODOLFO, SANTIAGO ROTH y ROBERT LEHMANN NITSCHE 1899 El mamífero misterioso de la Patagonia "Gripotherium domesticum". *Boletín del Museo de la Plata*, tomo IX:411-420, La Plata.

HENCKEL, CARLOS 1973 Nota sobre los yaganes según la expedición L'Hermite. *Boletín Sociedad de Biología de Concepción*, tomo XLVI: 229-234. Concepción.

HERMOSILLA, MARILUZ y JOSE MIGUEL RAMIREZ 1982 Reconstrucción actualizada de la expedición de Juan Ladrillero a la Patagonia occidental: 1557-1559. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 13:59-71, Punta Arenas.

HEUSSER, CALVIN J. 1974 Vegetation and Climate of the Southern Chilean Lake District During and Since the Last Interglaciation. *Quaternary Research* 4:290-315, University of Washington.

HEUSSER, CALVIN J. 1988 Fire history of Fuego-Patagonia. *Quaternary of South America and Antarctic Peninsula* 5:93-109. A.A. Balkema, Rotterdam.

HEUSSER, CALVIN J. 1988 *Quaternary vegetation of Southern South America*. Id. id. 5:197-221. Id.

HEUSSER, CALVIN J. 1989 Climate and chronology of Antarctica and adjacent South America over the past 30000 yr. *Palaeogeography, Palaeoclimatology, Palaeoecology* 76:31-37, Amsterdam.

HEUSSER, CALVIN J. 1989-90 Una tefra de 12.000 años A.P. en Bahía Inútil (Tierra del Fuego, Chile). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 19: 39-49, Punta Arenas.

HOUGH, RICHARD 1971 *The Blind Horn's Hate*. W.W. Norton & Company Inc., Nueva York.

JONES, RICHARD M. 1971 Sealing and Stonington: A short lived Bonanza. En *The Log of Mistic*.

JOS, EMILIANO 1979 *El plan y la génesis del descubrimiento colombino*. Serie Cuadernos

Colombinos. Publicaciones de la Casa-Museo de Colón y Seminario Americanista de la Universidad de Valladolid, Valladolid.

KEYNES, RICHARD D. 1980 *The Beagle Record*. Cambridge University Press, London.

KOHL, H.G. 1967 *Geschichte der Entdeckungsreisen und Schiffahrten zur Magellan-Strasse und su den ihr Benachbarten Lander und meeren*. Meridian Publishing Co., Amsterdam.

KUPCIK, IVAN 1986 *Cartes Géographiques anciennes*. Grund, París.

LAILLER, DAN 1963 *Les Malouins dans les mers du Sud aux XVIIe et XVIIIe siècles*, Saint-Malo.

LAMING - EMPERAIRE, ANNETTE 1967 Cadre Chronologique provisoire de la prehistorie de Patagonie et de Terre de Feu chiliennes. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, tomo XXX:221-236, Santiago.

LAMING-EMPERAIRE, ANNETTE 1972 Los sitios arqueológicos de los archipiélagos de Patagonia occidental. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 3:87-95, Punta Arenas.

LATCHAM, RICARDO A. 1929 La leyenda de los Césares. Sus orígenes y evolución. *Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo LX Nº 64:193-254, Santiago.

LEGOUPIL, DOMINIQUE 1978 Apercu préliminaire sur l'industrie osseuse de la Patagonie. *Bulletin de la Société Prehistorique Française*, tomo 25/11-12:543-558, París.

LEGOUPIL, DOMINIQUE 1985-1986 Los indios de los archipiélagos de la Patagonia. Un caso de adaptación a un ambiente adverso. *Anales del Instituto de la Patagonia*. Serie Cs. Ss., vol. 16:45-52, Punta Arenas.

LEGOUPIL, DOMINIQUE y MICHEL FONTUGNE 2003 Las dataciones 14C. En Cazadores-Recolectores de Ponsonby (Patagonia austral) y su paleoambiente desde VI al III milenio A.C., *Magallania*, tirada especial (Documentos), vol. 31:381-388. Punta Arenas.

LEGOUPIL, DOMINIQUE y PASCAL SELLER 2004 La sepultura de la Cueva Ayayema (Isla Madre de Dios, Archipiélagos Occidentales de Patagonia). *Magallania*, vol. 32:115-124. Punta Arenas.

LEON WOPKE, CONSUELO 1983 Pedro de Valdivia y su visión territorial de Chile. *Actas del Primer Congreso de Historia de Magallanes*:121-137, Punta Arenas.

LEVILLIER, ROBERTO 1966 *Américo Vespucio*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid.

LYNCH, THOMAS F. 1988 La identificación de paleoindios en el oeste de Sudamérica. *Estudios Atacameños* Nº 9:7-10, Universidad del Norte, Antofagasta.

LYNCH, THOMAS F. 1990 Quaternary climate, environment and the human occupation of the South-Central Andes. *Geoarchaeology: An International Journal*, vol. 5 Nº 3:199-228, New York.

LLAGOSTERA, AGUSTIN 1989 Caza y pesca marítima (9000 a 1000 a.C.). *Culturas de Chile. Prehistoria. Desde sus orígenes hasta los albores de la conquista*. Editorial Andrés Bello, pp. 57-79, Santiago.

(MACHADO, FRANCISCO) 1989 Viajes del piloto don... a los archipiélagos occidentales de Patagonia. Con comentarios y notas de Francisco Vidal Gormaz. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XIV:57-149, Santiago.

MAFRA, GINES DE 1916 *Libro que trata del descubrimiento y principio del estrecho que se llama de Magallanes*. Publicaciones de la Real Sociedad Geográfica, Madrid.

MARANGUNIC, CEDOMIR 1973-1974 Los depósitos glaciales de la pampa magallánica. *Revista Geográfica de Chile Terra Australis*, Nº 22-23:5-11, Santiago.

MARKGRAF, VERA 1980 *Paleoclimatic changes during the last 15.000 years in Subantarctic and arid environments in Argentina (South America)*. Paper presented at the 5th International Conference of Palinology, Cambridge.

MARKGRAF, VERA 1980 Nuevos datos para la historia vegetacional del Tardiglacial y postglacial de "La Misión", Tierra del Fuego, Argentina. *III Coloquio sobre Paleobotánica y Palinología. Memorias*. Colección Científica, pp. 75-81,

México.
MARKGRAF, VERA 1989 Palaeoclimates in Central and South America since 18000 BP based on pollen and lake-level records. *Quaternary Science Review*, vol. 8:1-24.
MARKHAM, CLEMENT 1911 *Early Spanish Voyages to the Strait of Magellan*. The Hakluyt Society, Londres.
MARTINIC B., MATEO 1972 Cartografía derivada de los descubrimientos y exploraciones holandeses en la Región Magallánica. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 3:5-30, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1972 *Crónicas de las tierras del sur del canal Beagle*. Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile.
MARTINIC B., MATEO 1977 *Historia del estrecho de Magallanes*. Editorial Andrés Bello, Santiago.
MARTINIC B., MATEO 1979 Un raro mapa holandés del estrecho de Magallanes (siglo XVII). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 10:59-61, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1981 Estrecho de Magallanes, territorio marítimo chileno. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12:7-29, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1983 El Reino de Jesús, la efímera historia de una gobernación en el estrecho de Magallanes (1581-1590). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 14:7-32, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1984 San Gregorio: centro tehuelche meridional. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 15:11-25, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1985 *La individualidad geográfica de la Tierra Magallánica en el Reino de Chile*. Colección Terra Nostra Nº 7, INPATER, Santiago.
MARTINIC B., MATEO 1987 Navegantes norteamericanos en aguas de Magallanes durante la primera mitad del siglo XIX. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Ss., vol. 17:11-17, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1991 La población aónikenk (Tehuelche meridional austral) en tiempos históricos. *Actas del IV Congreso de Historia Regional de Chile*, Temuco.
MARTINIC B., MATEO 1995. *Los Aónikenk, Historia y Cultura*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1996 La Cueva del Milodón: Historia de los hallazgos y otros sucesos. Relación de los estudios realizados a lo largo de un siglo (1895-1995). *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 24:43-80. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1998 Drake y el descubrimiento de la insularidad fueguina. La evidencia cartográfica. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 26: 5-22. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1999 *Cartografía Magallánica 1523-1945*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1999 Noticia histórica sobre una misteriosa navegación en aguas magallánicas durante la tercera década del siglo XVI. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 27: 5-11. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 1999 Dawsonians o Selkkar: otro caso de mestizaje aborigen histórico en Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 27: 79-88. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 2001 *Nociones de Geografía de Magallanes*. Ediciones de la Universidad de Magallanes, Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO 2003 Ciudad del Rey Don Felipe (Estrecho de Magallanes, Chile). Consideraciones acerca de su defensa. *Magallania*, vol. 31:5-13. Punta Arenas.
MARTINIC B., MATEO y DAVID M. MOORE 1982 Las exploraciones inglesas en el estrecho de Magallanes 1670-1671. El mapa manuscrito de John Narborough. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 13:7-20, Punta Arenas.
MASSONE M., MAURICIO 1979 Panorama etnohistórico y arqueológico de la ocupación tehuelche y prototehuelche en la costa del Estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 10:63-107, Punta Arenas.

MASSONE M., MAURICIO 1981 Arqueología de la Región volcánica de Pali - Aike (Patagonia meridional Chilena). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12:95-124, Punta Arenas.

MASSONE M., MAURICIO 1982 Nuevas investigaciones sobre el arte rupestre de Patagonia Meridional Chilena. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 13:73-94, Punta Arenas.

MASSONE M., MAURICIO 1986 *Cultura Selknam (Ona)*. Departamento de Extensión Cultural del Ministerio de Educación, Santiago.

MASSONE M., MAURICIO 1987 Los cazadores paleoindios de Tres Arroyos (Tierra del Fuego). *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Ss., vol. 17:47-60, Punta Arenas.

MASSONE M., MAURICIO 1989 Los cazadores de Tierra del Fuego (8000 a.C.) al presente. En *Culturas de Chile. Prehistoria. Desde sus orígenes hasta los albores de la conquista*, pp. 349-366. Editorial Andrés Bello, Santiago.

MASSONE M., MAURICIO 1996 Hombre temprano y paleoambiente en la Región de Magallanes: evaluación crítica y perspectivas. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 24:81-98. Punta Arenas.

MASSONE M., MAURICIO y ALFREDO PRIETO I. 2004 Evaluación de la modalidad cultural Fell 1 en Magallanes. *Chungará. Revista de Antropología Chilena*, volumen especial, págs. 303-315. Antofagasta.

MEDINA, JOSE T. 1889 *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile*, tomo III. Imprenta Elzeviriana, Santiago.

MEDINA, JOSE T. 1889 *Ensayo acerca de una Mapoteca Chilena*. Imprenta Ercilla. Santiago.

MEDINA, JOSE T. 1902 *Colección de Historiadores de Chile y de distintos documentos relativos a la Historia Nacional*, tomo XXIX. Santiago.

MEDINA, JOSE T. 1920 *El descubrimiento del Pacífico. Vasco Núñez de Balboa. Magallanes y sus compañeros*. Santiago de Chile.

MEDINA, JOSE T. 1956 *Colección de Documentos Inéditos para la Historia de Chile* (Segunda Serie), Tomo I (1558-1572) y Tomo II (1573-1580), Santiago.

MENA LARRAIN, FRANCISCO 1985 Presencia indígena en el litoral de Aisén. *Trapananda*, Nº 5:203-218, Santiago.

MENA, FRANCISCO y OMAR REYES 1998 Esqueletos humanos del Arcaico Temprano en el margen occidental de la estepa centro-patagónica (Cueva Baño Nuevo, XI Región). *Boletín de la Sociedad Chilena de Arqueología*, Nº 25:19-23. Santiago.

MENA, FRANCISCO, VICTOR LUCERO, OMAR REYES, VALENTINA TREJO y HECTOR VELASQUEZ 2000 Cazadores tempranos y tardíos en la cueva Baño Nuevo 1, margen occidental de la estepa centro-patagónica (XI Región de Aisén, Chile). *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 28: 173-195. Punta Arenas.

MENGHIN, OSVALDO 1952 Fundamentos cronológicos de la Prehistoria de Patagonia. *RUNA*, tomo V:23-43, Buenos Aires.

MENGHIN, OSVALDO 1957 Los estilos del Arte Rupestre de Patagonia. *Acta Prehistórica* I:57-87, Buenos Aires.

MENGONI, GUILLERMO LUIS 1976-1980 Los materiales óseos de la Cueva 2 de Los Toldos (expedición Menghin) y una aproximación a la metodología de análisis de restos faunísticos. *RUNA*, tomo XII:59-68, Buenos Aires.

MENGONI GOÑALONS, GUILLERMO L. 1988 Extinción, colonización y estrategias adaptativas paleoindias en el extremo austral de Fuego Patagonia. *Precirculados de las Ponencias Científicas presentadas a los Simposios del IX Congreso Nacional de Arqueología Argentina*, pp. 102-118. Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

MERCER, JOHN H. 1963 Glacier variations in Southern Patagonia. *Geographical Review* 55:390-413.

MERCER, JOHN H. 1976 Glacial History of Southernmost South America. *Quaternary Research* 6:125-166.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

DE CHILE (In the matter of the Beagle Channel Arbitration) 1974 *Atlas Chilean Counter-Memorial. Maps, plans, sketches and Charts accompanying the Counter - Memorial of the Government of Chile*. Imprimerie Atar, Genève.

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES DE CHILE 1975 *Atlas Chilean Reply. Maps, Plans, Sketches and Charts accompanying the Reply of the Government of Chile*. Imprimerie Atar, Genève.

MIOTTI, LAURA 1998. *Zooarqueología de la meseta central y costa sur de Santa Cruz*. Museo Municipal de Historia Natural. San Rafael.

MIOTTI, LAURA, MONICA SALEMME y ADRIANA MENEGAZ 1988 El manejo de los recursos faunísticos durante el Pleistoceno final y el Holoceno temprano en Pampa y Patagonia. *Precirculados de las Ponencias Científicas presentadas a los Simposios del IX Congreso Nacional de Arqueología argentina*, pp. 102-118. Instituto de Ciencias Antropológicas, Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.

MIOTTI, LAURA, MARTIN VASQUEZ y DARIO HERMO 1999 Piedra Museo, un yamnagoo pleistocénico de los colonizadores de la meseta de Santa Cruz. El estudio de la arqueofauna. *Soplando en el viento... Actas de las Terceras Jornadas de Arqueología de la Patagonia*, págs. 113-136. Bariloche.

MOL, DICK, PETER J.H. VAN BREE y GREG H. MAC DONALD 2003 De Amsterdamse collectie fossielen uit de Grot van Ultima Esperanza (Patagonie, Zuid Chili). *Grondboor & Hamer Nederland se Geologische Vereiniging*, Jaargang 57 (2003), nummer 2:26-36. Amsterdam.

MOORE, DAVID M. 1978 Post-glacial vegetation in the South Patagonian territory of the giant ground sloth, Mylodon. *Botanical Journal of the Linnean Society*, vol. 77 Nº 3:177-202, London.

MOOREHEAD, ALAN 1981 *Darwin. La expedición en el Beagle (1831-1836)*. Ediciones del Serbal, Barcelona.

MORISON, SAMUEL ELIOT 1974 *The european discovery of America. The Southern Voyages 1492-1616*. Oxford University Press, Nueva York.

MORLA VICUÑA, CARLOS 1903 *Estudio Histórico sobre el descubrimiento y conquista de la Patagonia y de la Tierra del Fuego*. Brockhaus, Leipzig.

MORRELL, BENJAMIN 1832 *A narrative of four voyages to the South Sea, North and South Pacific Ocean, Chinese Sea, Ethiopic and Southern Atlantic Ocean, Indian and Antarctic from the year 1822 to 1831*. J. & J. Harper, New York.

MUNIZAGA, JUAN R. 1976 Paleoindio en Sudamérica (Restos óseos humanos de las cuevas de Pali-Aike y Cerro Sota, Provincia de Magallanes, Chile. *Anales de la Universidad del Norte* Nº 10:19-30, Antofagasta.

MUR, CHRISTOPH GOTTLIEB VON 1811 *Nachrichten von verschieden Landern des Spanischen Amerika*, tomo II, Halle.

MUSTERS, JORGE CH. 1964 *Vida entre los patagones*. Solar-Hachette, Buenos Aires.

NAMI, HUGO G. 1985-1986 Excavación arqueológica y hallazgo de una punta de proyectil "Fell I" en la cueva del medio, Seno de Ultima Esperanza, Chile. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Ss., vol. 16:103-109, Punta Arenas.

NAMI, HUGO G. 1987 Cueva del Medio: perspectivas arqueológicas para la Patagonia austral. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Cs. Ss., vol. 17:73-106, Punta Arenas.

NUÑEZ ATENCIO, LAUTARO 1983 *Paleoindio y Arcaico en Chile. Diversidad, secuencia y procesos*. Instituto Nacional de Antropología e Historia, México.

NUÑEZ ATENCIO, LAUTARO 1989 Los primeros pobladores (20.000 a 9.000 a.C.). En *Culturas de Chile. Prehistoria. Desde sus orígenes hasta los albores de la conquista*, pp. 13-21. Editorial Andrés Bello, Santiago.

OCHSENIUS, CLAUDIO 1985 Pleniglatial Desertization. Large Animals Mass Extintion and Pleistocene-Holocene Boundary in South America. *Revista de Geografía Norte Grande* 12:35-47. Pontificia Universidad Católica, Antofagasta.

ORQUERA, LUIS ABEL y OTROS 1982 *Cuarta*

y quinta campañas arqueológicas en Tierra del Fuego: el Sitio Túnel. Comunicación presentada al VII Congreso Nacional de Arqueología, San Luis.

ORQUERA LUIS A. y ERNESTO L. PIANA 1988 Human litoral adaptation in the Beagle Channel Region: The maximun possible age. *Quaternary of south America and Antarctic Peninsula*, 5:133-162. A.A. Balkema, Rotterdan.

ORTIZ TRONCOSO, OMAR R. 1973 Artefactos de sílex de una tumba de Morro Philippi, valle medio del río Gallegos (Prov. de Santa Cruz, Rep. Argentina), *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 4: 131-139, Punta Arenas.

ORTIZ TRONCOSO, OMAR R. 1979 Punta Santa Ana et Bahía Buena: Deux gisement sur une ancienne ligne de rivage dans le détroit de Magellan. *Journal de la Société des Americanistes*, tome LXVI:133-204, París.

ORTIZ TRONCOSO, OMAR R. 1980-1981 Inventory of radiocarbon dates from Southern Patagonia and Tierra del Fuego. *Journal de la Société des Americanistes*, tomo LXVII:185-211, París.

ORTIZ TRONCOSO, OMAR R. 1989 Ancestros de los pescadores australes (8.000 a.C. a *ca* 1.500 d.C.). En *Culturas de Chile. Prehistoria. Desde sus orígenes hasta los albores de la conquista*, pp. 367-379. Editorial Andrés Bello, Santiago.

OVALLE, ALONSO DE 1969 *Histórica Relación del Reyno de Chile*. Instituto de Literatura Chilena, Santiago de Chile.

OYARZUN, JAVIER 1976 *Expediciones españolas al Estrecho de Magallanes y Tierra del Fuego*. Ediciones Cultura Hispánica, Madrid.

PARRY, JOHN H. 1986 *Europa y la expansión del mundo 1415-1715*. Fondo de Cultura Económica, México.

PASTELLS, PABLO 1920 *El descubrimiento del Estrecho de Magallanes*. Sucesores de Rivadeneyra, Madrid.

PIANA, ERNESTO L. 1984 Arrinconamiento o adaptación en Tierra del Fuego. *Antropología Argentina*, pp. 9-110. Editorial de Belgrano, Buenos Aires.

PIGAFETTA, ANTONIO 1970 *Primer viaje en torno del Globo*. Editorial Francisco de Aguirre, Buenos Aires-Santiago de Chile.

PISANO, EDMUNDO 1975 Características de la biota magallánica derivadas de factores especiales. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 6:123-137, Punta Arenas.

PISANO, EDMUNDO 1981 Bosquejo fitogeográfico de Fuego-Patagonia. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 12: 159-171, Punta Arenas.

PRICHARD, HESKETH 1902 *Through the Heart of Patagonia*. William Heinemann, London.

PRIETO, ALFREDO 1984 Hallazgo de un colgante decorado en Morro Chico (Magallanes). *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 15: 59-61, Punta Arenas.

PRIETO, ALFREDO 1984 Cuadro histórico de referencia bioambiental para Patagonia Austral y Tierra del Fuego. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 15:47-50, Punta Arenas.

PRIETO, ALFREDO 1988 Cazadores-recolectores del istmo de Brunswick. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 18: 113-191, Punta Arenas.

QUINN, DAVID B. 1975 *The Last Voyage of Thomas Cavendish 1591-1592*. The University of Chicago Press Ltd., London.

RABASSA, JORGE y CHALMERS M. CLAPPERTON 1990 Quaternary glaciations of the Southern Andes. *Quaternary Sciencie Review*, vol. 9:153-174.

RATTO, HECTOR R. 1930 *Actividades marítimas en la Patagonia durante los siglos XVII y XVIII. Navegación y Comunicaciones*. Guillermo Kraft Ltda., Buenos Aires.

RIESENBERG, FELIX 1946 *Cabo de Hornos*. Hachette, Buenos Aires.

RONCIERE, C. DE LA 1932 *Histoire de la Marine Francaise*, París.

ROSALES, DIEGO DE 1978 *Historia General del Reyno de Chile. Flandes Indiano*, 3 tomos. Imprenta del Mercurio, Valparaíso.

ROSSO, GIUSEPPE 1950 Nicoló Mascardi missionario gesuita esploratore del Cile e della Patagonia (1624-1674). *Archivum Historicum*

Societatis Iesu, vol. XIX, Roma.

RUIZ GUIÑAZU, ENRIQUE 1945 *Proas de España en el Mar Magallánico*. Ediciones Peuser, Buenos Aires.

S/ AUTOR 1832 *Lives and voyages of Drake, Cavendish and Dampier; including an introductory view of the earlier discoveries in the South Sea, and the History of Bucaniers*. J. & J. Harper, New York.

S/ AUTOR 1968 Missions Archéologiques françaises en Chile Austral et au Brésil Méridional. *Journal de la Société des Americanistes*, tomo LVII:76-99, Paris.

SALEMME, MONICA y LAURA MIOTTI 1987 Zooarchaeology and paleoinveronments: Some examples from the Patagonian and Pampean regions (Argentina). *Quaternary of South America and Antarctic Peninsula*. 5:33-57. A.A. Balkema, Rotterdam.

SAN ROMAN B., MANUEL, FLAVIA MORELLO R. y ALFREDO PRIETO I. 2000 Cueva de los Chingues (Parque Nacional Pali Aike), Magallanes, Chile. Historia Natural y Cultural I. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 28:125-146. Punta Arenas.

SANGUINETTI DE BORMIDA, A. 1976-1980 El Sitio de Las Buitreras como aporte al manejo de fuentes prehistóricas del temprano poblamiento americano. *RUNA*, vol. XIII:11-20, Buenos Aires.

SANGUINETTI DE BORMIDA, A.C. 1999 Informe sobre las investigaciones llevadas a cabo en el área de investigaciones de la cuenca del Río Gallegos (Provincia de Santa Cruz, Argentina). *Praehistoria* Nº 3:119-133. Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas. Buenos Aires.

SANZ, CARLOS 1979 *Descubrimientos Geográficos*. Ediciones de Cultura Hispánica del Centro Iberoamericano de Cooperación, Madrid.

SARMIENTO DE GAMBOA, PEDRO 1950 *Viajes al Estrecho de Magallanes 1579-1584*. Emecé Editores, Buenos Aires.

SARMIENTO DE GAMBOA, PEDRO 1987 *Derrotero al Estrecho de Magallanes*. Juan Batista, Historia 16, Madrid.

SCHOBINGER, JUAN 1984 La Patagonia en el marco de la más antigua prehistoria americana. En *Culturas Indígenas de la Patagonia*, pp. 145-160. Biblioteca del V Centenario, Madrid.

SEIXAS DE LOVERA, FRANCISCO 1690 *Descripción Geographica y Derrotero de la Región Austral Magallánica*. Imprenta de Antonio de Zafra, Madrid.

SHANKLAND, PETER 1975 *Byron of the Wager*. William Collins Sons & Co. Ltd., Glasgow.

SIFFREDI, ALEJANDRA 1969-1970 Hierofanías y concepciones mítico-religiosas de los tehuelches meridionales. *RUNA*, vol. XII, partes 1-2:247-271, Buenos Aires.

SIMONETTI, JAVIER A. 1984 Late Pleistocene extintions in Chile: A blitzkrieg. *Revista Chilena de Historia Natural*, vol. 57:107-110, Santiago.

SKEWES, MILKA 1978 Geologia, petrologia, quinismo y origen de los volcanes del área de Pali-Aike, Magallanes, Chile. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 9:95-106, Punta Arenas.

STEFFEN, HANS 1930 Los fundamentos histórico-geográficos de la leyenda de "Los Césares". *Revista Chilena de Historia y Geografía*, tomo LXV, Nº 69:101-123, Santiago.

STERN, CHARLES R. 1990 Tephrochronology of Southernmost Patagonia. *National Geographic Research* 6(1):110-126, Washington.

STEWART STOKES, HAMISH I. y CLAUDIO CABELLO PIZARRO 2000 Los británicos en el Estrecho de Magallanes: 1550-1808. *Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 28:15-27. Punta Arenas.

TAILLEMITE, ETIENNE 1990 *Por mares desconocidos*. Aguilar S.A. de Ediciones Madrid.

TAMAYO, MANUEL y DANIEL FRASSINETTI 1980 Catálogo de los mamíferos fósiles y vivientes de Chile. *Boletín del Museo Nacional de Historia Natural*, Nº 37:323-399, Santiago.

(UGARTE, COSME DE) 1889 Diario del viaje de don... a las costas occidentales de la Patagonia 1767-1768. Con notas y comentarios de Francisco Vidal Gormaz. *Anuario Hidrográfico de la Marina de Chile*, tomo XIV:49-55, Santiago.

UNESCO (Comisión Internacional para una

Historia del Desarrollo Científico y Cultural de la Humanidad) 1981 *Historia de la Humanidad. El Mundo Moderno* II, tomo VI, Editorial Planeta, Barcelona.

URBANSKI, EDMUND STEPHEN 1981 *Hispanic America and its Civilizations*. University of Oklahoma Press.

URBINA BURGOS, RODOLFO 1983 *La periferia meridional indiana. Chiloé en el siglo XVIII*. Ediciones Universitarias de Valparaíso. Universidad Católica de Valparaíso.

URBINA BURGOS, RODOLFO 1990 *Las misiones franciscanas de Chiloé a fines del siglo XVIII: 1771-1800*. Instituto de Historia, Universidad Católica de Valparaíso, Valparaíso.

VALDIVIA, PEDRO DE 1970 *Cartas de relación de la conquista de Chile*. Editorial Universitaria, Santiago.

VASQUEZ DE ESPINOSA, ANTONIO 1986 *Descripción del Reino de Chile*. Instituto de Estudios Superiores "Blas Cañas", Santiago.

VEIGA ALONSO, JESUS 1975 *Sarmiento de Gamboa, colonizador del Estrecho de Magallanes*, Hersaprint, Punta Arenas.

VIGNATI, MILCIADES A. 1934 Resultados de una excursión por la margen sur del río Santa Cruz. *Notas Preliminares del Museo de la Plata*, tomo II:77-150, La Plata.

VILLAGRAN, CAROLINA 1985 Análisis palinológico de los cambios vegetacionales durante el Tardiglacial y Postglacial en Chiloé, Chile. *Revista Chilena de Historia Natural*, 58, Santiago.

VILLALOBOS, SERGIO 1983 *Historia del Pueblo Chileno*, tomo II, Santiago.

WALLIS, HELEN 1965 English Enterprise in the Region of the Straits of Magellan. En *Merchants and Scholars. Essays in the history of exploration and trade*.

ZAMORA, ENRIQUE y ARIEL SANTANA 1979 Características climáticas de la costa occidental en la Patagonia entre las latitudes 46° 40' y 56° 30' S. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. 10: 109-144, Punta Arenas.

27 FEB 2007
DEPOSITO LEGAL
ECC. CHILENA

★ MAGALLANES ★

DESCUBRIDOR POR EL SUR

★ DE CHILE ★